VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 58)
z dnia 12 września 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 58)

12 września 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła Z**bigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Janusza Piechocińskiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku oraz rekomendacje na rok 2012" (druk nr 616).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, insp. **Marek Fidos** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Marcin Flieger** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, **Andrzej Witkowski** prezes Polskiego Związku Motorowego **Andrzej Grzegorczyk** wiceprezes zarządu Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, **Adrian Furgalski** członek zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Stanisław Jarosz** p.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Norbert Wyrwich** dyrektor Departamentu Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Andrzej Wojciechowski** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kolasa** zastępca dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, **Krzysztof Matuszewski** specjalista w Departamencie Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, **Sylwia Żymiełko** starszy specjalista w Ministerstwie Zdrowia, **Ireneusz Królik** doradca Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, **Adam Sowiński** główny Specjalista w Wydziale Profilaktyki i Współpracy ze Społeczeństwem Departamentu Analiz i Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Leszek Pietras** specjalista w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej,

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolicie, rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie Komisji, które poświęcone jest rozpatrzeniu rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 r. oraz rekomendacje na rok 2012". Czy są uwagi do porządku ze strony pań i panów posłów? Nie ma. Dziękuję bardzo.

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu, pana ministra Jarmuziewicza wraz ze współpracownikami, wszystkich naszych gości reprezentujących poszczególne resorty i komendy, jak również instytucje, które są ściśle związane z realizacją tego odpowiedzialnego obowiązku, który zmierza do zwiększenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo! Może zacznę od tego, co państwa może najbardziej zainteresować, a mianowicie od tego, jak to wygląda w liczbach, bo nie sposób o tym rozmawiać bez tego, jak się to ma w systematyce. Jak państwo pamiętacie – jak się pomylę, to proszę mnie sprostować – od połowy lat 90. mamy tendencję wyraźnie spadkową oprócz wahnięcia w 2011 r., że nam podskoczyło troszkę jakieś pojedyncze procenty, 6-7%, coś takiego.

Natomiast nie bardzo wiem, czemu to zawdzięczam, nie mam pełnej analizy, natomiast, gdy porównać dane lipiec-sierpień 2011 do danych lipiec-sierpień 2012, mamy absolutnie zaskakujące wyniki szczególnie w tej najbardziej istotnej rubryce, a mianowicie: zabici, bo mamy -16%. To znaczy, nastąpił tak radykalny spadek liczby ofiar śmiertelnych na drodze. Można to różnie tłumaczyć, bo rusza system fotoradarowy, wdrożona infrastruktura spowalniająca w dużo większym stopniu, jak wcześniej – wysepki i ronda. Nie wiem, czemu jeszcze można zawdzięczać taką liczbę, natomiast w liczbach bezwzględnych wygląda to tak, że w tym czasie w 2011 r. zginęło na drogach 2600, natomiast w 2012 r. – 2180. To są te liczby, które mówią o tym, że następuje poprawa bezpieczeństwa.

Broń Boże, rząd sobie nie przypina tutaj żadnych orderów i nie mówi, że to w wyniku jakichś działań rządu huraoptymistycznych czy bardzo, bardzo celnych, natomiast rzeczywistość jest taka, że te statystyki nam wyraźnie się poprawiły w tym roku. Widywałem różnego rodzaju deklaracje na etapie Brukseli, gdzie mówi się o redukcji wypadków śmiertelnych o połowę do 2020 r. i kilka lat temu, widząc takie statystyki, raczej się uśmiechałem, natomiast przyglądając się temu, jak spadła ilość śmiertelnych wypadków w Polsce przez ostatnie kilkanaście lat, to znaczy, że jest to możliwe. Możliwe, jeśli działania są systematyczne, uporządkowane, to tego typu redukcje są dopuszczalne.

Przyczyna, gdzie to mamy? Proszę państwa, podobnie, jak w innych latach przyczyny wypadków są podobne. Te statystyki się nie bardzo różnią między sobą. Bo powiedzmy, jak w 2010 r. niedostosowanie prędkości do warunków jazdy było na poziomie 30%, tak w 2011 r. – na poziomie 29%. To są raczej błędy pomiarowe, a nie jakaś zmiana w statystykach. Nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu: 25% w 2010 r., w 2011 r. – 27%. Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego: 14% w 2010 r. i 14% w 2011 r.

Taka uwaga systemowa. Jak państwo wiecie, jeżeli chodzi o wypadki w poszczególnych mediach transportowych, to chyba w transporcie drogowym mamy jedyne medium transportowe, gdzie nie ma komisji badania wypadków drogowych. Posiłkujemy się tym, co jest w raportach policji, posiłkujemy się tym, co jest u ubezpieczycieli, natomiast nie są to do końca zagregowane dane, tak, jak jest Komisja Badania Wypadków Lotniczych, Komisja Badania Wypadków Kolejowych, Komisja Badania Wypadków Morskich, tak w transporcie drogowym to jest trochę pozostawione. Znaczy, trudno się też dziwić dlatego, że ilość tego wszystkiego jest tak ogromna, że trudno byłoby ogarnąć. Jedyne, co budzi emocje i zainteresowanie, to od czasu do czasu takie nieszczęścia, jak mieliśmy wczoraj we Francji. To jest, powiedzmy, przepraszam za słowo, widowiskowe. To znaczy, wtedy budzi się to zainteresowanie.

Stan bezpieczeństwa to nie tylko ofiary śmiertelne na drogach. W 2010 r. było 38.800 samych wypadków drogowych. Niestety, ta tendencja, jaka zaistniała przy zabitych, również przenosi się na samą liczbę wypadków: mamy wzrost o ponad 3%, rannych o ponad 1% wzrosło. Ubyło kolizji. Nie wiem, czy to jest – patrzę na panów policjantów – kwestia zmiany metodologii liczenia, zdaje się, że to jest to, bo to jest na tyle dużo – 12%, że coś się musiało wydarzyć po drodze ze sposobem ...

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji inspektor Marek Fidos:
Panie ministrze, szanowni państwo! Jeżeli chodzi o tę znacznie mniejszą liczbę kolizji obsługiwanych przez policję, to jest również nasze działanie z dużymi firmami ubezpieczeniowymi, aby w przypadku tych tak zwanych zwykłych stłuczek, gdzie nie ma jakiegokolwiek poważnego zagrożenia, jeżeli sprawca z drugim uczestnikiem dogaduje się na miejscu, czyli wypisują sobie oświadczenia, to ten przyjazd policji jest zbędny z tego względu, że jak państwo wiecie, nie ma aż tak wielu policjantów, aby do każdej kolizji jeździć. My takiej potrzeby też nie widzimy, dlatego sukcesywnie od półtora roku właśnie szczególnie z Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń takie oświadczenia wprowadziliśmy i to też widać po tej mniejszej ilości obsługiwanych zdarzeń, tych stłuczek, przez policjantów. Również w tym roku to się potwierdza – tych kolizji obsługujemy mniej, a to nas cieszy, bo możemy bardziej wykorzystywać policjantów do innych zadań. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Pamiętacie państwo Komisję Infrastruktury parę miesięcy temu, gdzie minister Nowak mówił o stworzeniu Narodowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego? To jest stworzenie nowej jakości w stosunku do tego, co przedstawiał GAMBIT. GAMBIT był zbiorem dobrych praktyk bez budżetu. Rzeczywiście, pewnie się przyczynił – trudno to w tej chwili zmierzyć – pewnie się przyczynił do poprawy bezpieczeństwa na drodze, natomiast, chcąc serio myśleć o tym, jak podnieść bezpieczeństwo, nie da się mówić bez pieniędzy. W związku z tym, w ministerstwie pracujemy nad tym. Rozmaitego rodzaju pomysły się pojawiają: od najłatwiejszych, czyli sięganie do budżetu i ostatnio pomysł, gdzie rozmawiamy na przykład o odpisie z fotoradarów jako źródle finansowania, takim niezależnym od Ministra Finansów, żeby się dało to odizolować.

Ten program, o którym mówimy, ma uwzględniać priorytety Dekady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 ogłoszone przez ONZ oraz wytyczne Czwartego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej, podział pracy pomiędzy członków jej partnerów według strategii – znowu wracam do wystąpienia ministra Nowaka – 4E, czyli wymogi technologiczne, nadzór i kontrola, pomoc przedmedyczna i edukacja, wyznaczenie zadań i powołanie Społecznej Rady Konsultacyjnej do Spraw BRD z udziałem reprezentantów środowisk naukowych, organizacji pozarządowych i biznesowych oraz mediów, coroczną ewolucję działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzonych pod auspicjami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, edukację w zakresie zasad ruchu drogowego oraz bezpiecznych zachowań na drodze ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w różnym wieku oraz znaczenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, popularyzację nowych zasad szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy, popularyzację dobrych praktyk w zakresie metod i środków uspokojenia ruchu, szczególnie wśród samorządowych zarządców dróg, wzbogacenie treści i form wychowania komunikacyjnego wśród dzieci i młodzieży, monitorowanie efektów audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego po wejściu w życie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, inicjowanie oraz udział w opracowaniu zmian legislacyjnych służących poprawie bezpieczeństwa, w tym szczególnie w zakresie limitów prędkości i kar za wykroczenia drogowe.

Mówiąc o tej pięćdziesięcioprocentowej redukcji, wypadałoby przewidywać, myśleć, że tak się pewnie zdarzy, bo te działania, które podejmujemy – i to jest niepolityczne konsekwentne działanie kolejnych ekip (nikt tutaj na przykład przy GAMBIT nie kombinował mimo zmian ekip rządzących), tak się pewnie też stanie z tym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wypadałoby oczekiwać, że w 2020 r. może się zdarzyć tak, że będzie raptem 2000 zabitych. I to jest ten cel, do którego głównie dąży każda kolejna ekipa rządząca, w tym ta. I, panie przewodniczący, to chyba tyle. Pewnie będzie dyskusja, natomiast…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mam nadzieję, że będzie. Po to jest też ta Komisja, żeby nad stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego się pochylić. Czy ewentualnie panie ministrze jeszcze ktoś z gości naszych, a pańskich współpracowników… ?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Znaczy, wydaje się być oczywistym, że może kilka słów na temat bezpieczeństwa ci, którzy go doglądają. Może panowie policjanci, prawda?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Też dziękuję wszystkim naszym gościom, bo mamy w zasadzie pełną reprezentację tych wszystkich, którzy na co dzień zajmują się dzisiejszą problematyką. I powiem tak, że akurat Komisja Infrastruktury w tej kadencji i w poprzedniej kadencji też podejmowała takie dosyć istotne decyzje, między innymi między innymi o – patrzę tutaj na naszych przyjaciół z Komendy Głównej Policji – związane jak gdyby z poszerzeniem kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego i ułożeniem jak gdyby trochę innych relacji (to świadoma decyzja parlamentu za zgodą też MSWiA, wtedy jeszcze). Na samym początku mam takie pytanie. Jak państwo oceniacie ten proces, bo on był

dosyć taki z jednej strony ciekawy, a z drugiej strony też mamy teraz taki etap, w którym często to w mediach widzimy – wreszcie stworzony automatyczny system nadzoru nad ruchem. Jak to wpływa generalnie, jak państwo uważacie, jak to wpłynie na bezpieczeństwo na polskich drogach? Jestem ciekaw też opinii nie tylko głównego inspektora czy przedstawiciela głównego inspektora, ale przede wszystkim policji, bo państwo będziecie współpracować i to widzicie na co dzień, jak to wygląda. Jak to jeszcze lepiej wpłynie, mam nadzieję? To moje pierwsze pytanie. Przepraszam, że ja zacząłem dzisiaj wyjątkowo. Proszę bardzo – do pań i panów posłów – rozpoczynamy dyskusję, pytania. Mamy pełne grono tutaj osób, które na pewno kompetentnie nam potrafią odpowiedzieć. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący! Może jedno, może zachęcę do dyskusji bardziej, a mianowicie jeżeli chodzi o ten wzrost zeszłoroczny o tam tych 280, czy ileś, tych zabitych, to w tej grupie jest bardzo niepokojąca informacja, że o 200 osób wzrosła liczba uczestników niechronionych, czyli pieszych i rowerzystów. Pragnę zwrócić uwagę, że w zeszłej kadencji zrobiliśmy ustawę, która dawała większe uprawnienia rowerom. Nieśmiało bym sugerował, żeby może pochylić się nad tym i przeprowadzić dyskusję, zastanowić się. Pewnie bez policji ta dyskusja się nie odbędzie czy inspekcji transportu. Natomiast to mnie niepokoi. Wzrósł segment tych niechronionych – pieszych i rowerzystów, a zrobiliśmy ukłon w ich stronę w zeszłej kadencji. Może czas, by się zastanowić nad tym, czy to w dobrą stronę podjęliśmy decyzję?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, dziękuję bardzo. Jest z nami też pani poseł Beata Bublewicz, która kieruje zespołem zajmującym się na co dzień bezpieczeństwem na polskich drogach, więc myślę, że też zabierze głos na pewno. Nie chcę wywoływać absolutnie, ale … Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proszę państwa! Jak co roku omawiamy ten dokument i jak co roku zawsze sprawdzam listę obecności tych, którzy powinni być obecni, nie tylko tych od organizacji, ale także od instytucji. Stwierdzam brak przedstawiciela Ministerstwa Edukacji Narodowej, bo przecież to nie jest problem. Edukacja do życia w społeczeństwie informacyjnym to nie jest problem edukacji tylko ministerstwa transportu i łączności, edukacja do życia w transporcie to też nie jest, to jest Komisja Infrastruktury. Dla policji okazuje się, że te parę tysięcy, kilkadziesiąt tysięcy zabitych, to jest nic w stosunku do utonięć i zamordowanych, więc mamy stałych naszych współpracowników, z czego się bardzo cieszymy, ale ze ścisłego kierownictwa komendy głównej nie widać, nie słychać – rozumiem, że jest okres urlopowy, rozumiem, że sejmowa Komisja Infrastruktury to jest taki byt, w którym nie warto się spotykać i na poważnie słuchać się wzajemnie, bo te 30.000.000 tys. zł kolejne stracone na drogach to jest taki drobiazg. Nie ma przedstawiciela Krajowej Rady, nie ma przedstawiciela mediów publicznych ... Jest, jest Krajowa Rada. Tym razem wam się upiekło.

Dlaczego z taką goryczą o tym mówię? Dlatego, że już parę razy na posiedzeniach Komisji Infrastruktury zwracałem uwagę, że nie tylko oddziały muszą iść własnymi wytyczonymi skoordynowanymi marszrutami, ale muszą uderzać razem, a my w dalszym ciągu jesteśmy tu, gdzie jesteśmy. Albo uruchamiamy jakąś wielką akcję, kiedy się wydarzy coś dramatycznego, i to wielokrotnie robimy, ale mało jest, brakuje takiej codziennej wnikliwej roboty, którą sobie obiecywaliśmy, my wszyscy. Jest zespół – i chwała za to pani poseł, że konsekwentnie nie tylko od wielkiego święta, nie tylko od raportu, ale takie codzienne spotkania. Są środowiska. Te środowiska gromadzą na tę wielką akcję edukacyjną, wydawniczą, kolportowanie, uczulanie, wymuszanie od polityków i od urzędników aktywności – próbują oddziaływać na to wszystko, ale w dalszym ciągu wobec tego dramatu, który jest na polskich drogach, to ja trochę tak ciągle wspominam tę starą statystykę z miasta Sztokholm, kiedy, jak czterech rocznie zabito w stolicy Szwecji, a wtedy w Warszawie były 184 ofiary, to tam uznano taki rok: czterech zabitych, za katastrofę, za czarny rok, bo były cztery ofiary na ulicach Sztokholmu. U nas jest parę razy więcej

niż cztery, nie tylko w Warszawie i uwaga – przyzwyczailiśmy się do tego, że to obok nas jest. Prawda? Przyzwyczailiśmy się do tego. To jakby nie robi różnicy. To w dalszym ciągu nie stanowi elementu do poruszenia ludzkich sumień i ludzkiej uwagi.

W związku z tym mam nadzieję, że w informacji kierownictwo Sejmu stworzy właściwe warunki, aby w odpowiedniej porze była dyskusja nad tym dokumentem, po drugie, że nie będziemy się w tej dyskusji przerzucać prostymi partyjnymi i politycznymi racjami na osi koalicja-opozycja i tutaj postaramy się zrozumieć, że problem jest głębszy, po trzecie, że z łatwością nie będziemy przyjmować od strony społecznej ciekawych, frapujących pomysłów pod tytułem: bez świateł, albo innych tego typu na skróty (pamiętamy te bardzo ciekawe dyskusje w poprzedniej kadencji), zastanowimy się nad wszystkimi tymi narzędziami, które ostatnio wprowadziliśmy, nad ich skutecznością i nieskutecznością. Tutaj wyzwaniem stają się na pewno ci uczestnicy ruchu mniej chronieni. Tu wystarczy spojrzeć na statystyki importu: skuterów, motorowerów, motocykli. Ale przede wszystkim dostrzeżemy, że ta walka o lepsze BRD musi się odbywać właściwie na każdym poziomie: od szkolenia i przygotowywania – i tutaj znowu zbliżają się wybory samorządowe, w związku z tym politycy centralni w ramach swoich akcji wrócą do pomysłów samorządowców, żeby przybliżyć miejsca egzaminowania do miejsca zamieszkania, a jednocześnie mamy niż demograficzny. Patrzmy na jakość tego szkolenia, na funkcjonowanie. Ktoś nad tym pełni nadzór. To jest, oczywiście, wszystko w naszych kompetencjach. Z punktu widzenia ustawy o działach – w odpowiednim resorcie, a z punktu widzenia podziału prac w Sejmie przypisane jest naszej Komisji.

Jest też w debacie publicznej wokół tych spraw wiele mitów. W związku z tym też jakby my musimy aktywizować się, żeby te mity odzierać z ich takich prostych i stereotypowych określeń. Ale, ciesząc się, że ten rok jest lepszy niż poprzedni, jednak zwracam uwagę, że mamy pewną w dalszym ciągu … także w tych statystykach i analizach, czuję, pewne niespełnienie. Na przykład, żeby podać taki najbardziej rażący, którym się ostatnio tak co roku cały czas zajmuję i który staram się zasygnalizować, to jest strona 37 – „Stan techniczny pojazdów”. Czy aby na pewno, proszę państwa, w naszej rzeczywistości możemy powiedzieć, że wypadki drogowe z powodu niesprawności technicznej pojazdów to było w Polsce 80 sztuk? No to popatrzmy, jak to jest w innych krajach Unii Europejskiej. Dlaczego jest taka różnica na naszą korzyść w tej kategorii? Bo co? Bo łatwiej jest nam tę prędkość uznać jako główną przyczynę, bo łatwiej jest nam uznać, że to jest niezachowanie odpowiedniego bezpieczeństwa, łatwiej nam nawet ogólnie przypisać infrastrukturze to, o czym też za chwilę? A tu się wydaje, że my jednak ze zbyt taką dużą łatwością przechodzimy obok.

Ale skoro zgodziliśmy się na to, że ci, którzy opisywali te przypadki i analizowali, stwierdzili, że ich było 80, skoro w nich zginęło 5 osób, skoro w nich było 97 rannych i skoro wiemy, że były to: braki w oświetleniu, braki w ogumieniu, usterki układu hamulcowego, usterki układu kierowniczego i inne usterki, to pytam się, które usterki nie były bieżące? Spaliła się lampa, jechał bez oświetlenia i nie dostrzegł – jest problem. A ile było tych, które spowodowane były tym, że tam ktoś w kartę pojazdu wstawił pieczątkę, że pojazd jest zdolny, a okazał się niezdolny. To pytam tych, którzy przygotowują to zestawienie do analizy, ilu stacjom kontroli pojazdów w wyniku tego, co się wydarzyło na drodze, i stwierdzonych uchybień po stronie pojazdu i zweryfikowanych, że ten pojazd przeszedł nieprawnie badania techniczne…? Ile jest takich przypadków? I uwaga, jaka była dalej konsekwencja? I tu nawiązuję do choćby znanej, głośnej sprawy Amber Gold. Czy jak przyjmiemy coś do wiadomości, to idziemy tym tropem i staramy się dojść do końca, czy też odkładamy na półkę, bo mamy tylko niejasności i na tym się kończy? Trzeba sobie na to wyraźnie odpowiedzieć, czy mamy szarą strefę w stacjach kontroli pojazdów w skali kraju – i tutaj nie tylko z punktu widzenia nadzoru TDT nad starostami, którzy pełnią te obowiązki – ale, czy też my potrafimy w oparciu o te wydarzenia na drodze realne pokazać środowisku stacji kontroli pojazdów, tam pracującym pracownikom, właścicielom tych stacji: Nie, hola, hola! Skończyło się, rynek zaczyna być skuteczny, przesyłamy sobie nawzajem te informacje. Więc pytam, czy ktoś wykonał taki ruch i mamy przynajmniej w tych 80 przypadkach, w tych 81 takich, w których stwierdziliśmy, że stan techniczny pojazdów był fatalny i niestety niezgodny z tym, co było

w karcie pojazdu? Czy zasygnalizowaliśmy to TDT, że tę stację kontroli trzeba zweryfikować? Ba, czy w przypadku ewidentnie udowodnionego łamania prawa albo zaniedbania, albo niechlujstwa cofnęliśmy komuś uprawnienia do tego typu działalności? Czy były takie wnioski, jeden choćby? Jeżeli nie było go w tym roku, w którym było 80 wypadków spowodowanych stanem technicznym, to ile było w ciągu ostatnich 10 lat w tej pozycji, że poszły te wystąpienia i doszliśmy do tego, że ktoś wpłacił, przywiózł dowód rejestracyjny, dostał pieczątkę i poszło. Bo jest stacja kontroli pojazdów i jest stacja kontroli pojazdów. Jedna dba o jakość, działa nie w szarej strefie, druga ceną próbuje przyciągnąć do siebie i często przyciąga, łamiąc wszelkie zasady racjonalności i tak dalej. W związku z tym, czy w ciągu ostatnich 10 lat został choćby jeden uprawniony wykluczony, czy chociaż jednej stacji zostały odebrane uprawnienia, czy nie było takiego przypadku?

I mówię, tak powinniśmy czytać te zestawienia, te dokumenty, jeżeli chcemy być skuteczni, bo to, co jest najgorsze w systemie prawa, które stanowimy albo wdrażamy, czy później różne instytucje w ramach regulacji mają go dopingować do … to jest to poczucie bezkarności i nieskuteczności tego prawa, które stosujemy. I uwaga, wtedy nadajemy takim wydarzeniom odpowiednią rangę, nie tylko w kategoriach plotki czy jakiegoś tabloidu, czy nagłej sensacji – nie, pokazujemy bardzo wyraźnie, że młyny współdziałania instytucji państwowych są na tyle skuteczne, że dotykamy tego, który ma prawo się czuć winny. W związku z tym ja bym zachęcał do takiego jakby myślenia.

Podałem tutaj jednostkowy przykład, ale wydaje się, że czas najwyższy, abyśmy zaczęli myśleć właśnie w tych kategoriach, bo powiem tak: nawet jeśli mamy te zachwiania statystyczne i zeszły rok nie był pod tym względem szczęśliwy, tak to nazwijmy, bo wystarczy kilka katastrof z udziałem autobusów i jesteśmy w innej rzeczywistości, to w dalszym ciągu rośnie nie tylko liczba pojazdów, ale rośnie obciążenie ruchu. W dalszym ciągu mamy poczucie, że w obszarze edukacji trzeba utrzymać proces ciągły. W dalszym ciągu narasta problem, że musimy coraz bardziej analizować te zjawiska, problemy i podejmować działania coraz bardziej kierowane do selektywnej grupy, a więc młodych kierowców, awanturniczych kierowców, nadpobudliwych, chorych kierowców, starszych kierowców, na lekach, pod wpływem alkoholu, na narkotykach i tak dalej i tak dalej. Oprócz tego musimy analizować tych nowych, którzy się pojawiają z tym nowym sprzętem technologicznym.

W związku z tym wydaje się, że jest nam właśnie potrzebne takie szerokie myślenie i rozumiem, że w tej chwili mamy pewne zachwianie proporcji w dokumencie pod tytułem – ta informacja, bo mamy bardzo rozbudowany ten ciąg o akcjach edukacyjnych i tak dalej, a troszeczkę uprościliśmy te kwestie statystyczne z analizą, ale mam nadzieję, że w stosownych agendach pod kierunkiem i koordynacją sekretarza stanu w resorcie infrastruktury i w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego trwają nad tymi statystykami pogłębione badania i analizy i że bardzo czytelnie w wyniku tego, co tu się dzieje, w ramach koordynacji, na przykład w ramach poprawy BRD na drogach krajowych realizowanej przez generalną dyrekcję te sygnały i te uwarunkowania są jednym z głównych kryteriów przydzielania środków i uruchamiania procesów inwestycyjnych. Więc spodziewam się, że którymś momencie zobaczymy, kiedy generalna dyrekcja będzie sprawozdawała informację za rok 2012, 2013 i 2014, to zobaczymy tę listę tych dróg z tymi wypadkami o największej wypadkowości, równolegle za którymi pójdą działania inwestycyjno-modernizacyjne spowalniające i każde te, które w ostatnich latach znamy – te technologie były robione – i tam będą w pierwszej kolejności przypisane środki. Proszę zwrócić uwagę, że jakby tutaj, tak mi się wydaje, po osiągnięciu tego stanu wyjściowego sprzed kilku lat, gdzie startowaliśmy z bardzo wysokiego niebezpieczeństwa, teraz trzeba jakby nowe impulsy włączyć do tego i tym bardziej przy ograniczonych środkach jeszcze bardziej kierować środki, gdzie jest największa efektywność wydatkowania tych środków, bo często proste spowalniacze, proste małe inwestycje i tak dalej dają większy uzysk niż wylanie 10 km z punktu widzenia nowej trasy, z punktu widzenia BRD. Tak? I to też za chwilę będziemy mówić o budżecie na bieżące utrzymanie i na BRD w ramach generalnej dyrekcji i nie tylko przy okazji noweli budżetowej. W związku z tym pamiętajmy to, co tu jest zawarte w tych mechanizmach i starajmy się, żeby ta koordynacja

działań między różnymi instytucjami, także w obszarze nakładów finansowych, szła właśnie na to.

No, i zwracam też uwagę, że wiążemy olbrzymią nadzieję z systemem fotoradarów, a w dalszym ciągu te fotoradary są traktowane przez statystycznego kierowcę i jego gospodarstwo drogowe nie jako mechanizm służący stabilizacji prędkości i poprawie bezpieczeństwa. W dalszym ciągu w debacie takiej publicznej, a także domowej mówimy o tym, jak o źródle zasilania budżetowego. Walka o to, jak postrzegamy ten system w odbiorze ludzi, też jest walką bardzo zasadną, bo jeżeli to będzie tylko tak i wokół tego się kręcić, że państwo sobie wpisało do budżetu dużą kasę, samorządy postanowiły 30% dochodów budżetowych złupić z kierowców fotoradarami gminnymi, i będzie taka ogólna tonacja dyskusji o fotoradarach, systemach, automatycznym ograniczaniu i kierowaniu ruchem, to będziemy po prostu przegrywać. Proszę mnie zrozumieć, chcę oddać intencje, że jakby w tej akcji uświadamiania, akcji edukacyjnej … Tu apeluję do mediów – nie dajcie się państwo podprowadzać, bo rozumiem, że to się kapitalnie czyta: złupili, jakiś burmistrz zrobił podwyżkę straży miejskiej, tu w budżecie wpisali, na razie uzyskali tyle, tu zamierzają zamontować jeszcze 300, więc jak te 300 złupi tam was kilkudziesięcioma tysiącami zdjęć, ale gdzieś niknie ta kwestia, że przepraszam bardzo, o co innego chodzi. Nie musisz jechać 120 tam, gdzie jest 80, nawet jeżeli wiesz, że jest fotoradar, a później jesteś zdziwiony, że trzeba za to zapłacić. Tak? No, nie musisz. A mimo to w dalszym ciągu jest intencja, także i w dyskusjach prywatnych tej ukaranej czy sfotografowanej osoby, jest taka intencja, że znowu mnie złupili. Tak, budżetowo. Schodzi na plan dalszy to, że złamał prawo. Nie, najważniejsze jest to, że płaci. Ale uwaga, wcale nie chce wyciągać z tego wniosków i przeciwstawia się temu, żeby ten ruch ograniczać czy zgodnie z nowymi tendencjami – stabilizować. Więc tak, jak mówię, jest nam potrzebna w tym obszarze stała, ciągła, konsekwentna praca, bo tutaj doraźnymi chwytami, jednowymiarowymi ruchami nie da się zrobić, stąd cieszę się, że mamy tak liczną reprezentację tutaj różnych instytucji i środowisk, a nawet wręcz ludzi, którzy tradycyjnie z nami są na tych dyskusjach, bo myślę, że nie tylko dla zgromadzonych tutaj ta sprawa jest jednym z fundamentów tego, co nazywamy bezpieczeństwem na co dzień państwa i obywateli. Tak musimy to stawiać także w zewnętrznych wypowiedziach, uwaga, także polityków. Tyle z mojej strony uwag. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Anna Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący! W odróżnieniu od poprzednika mam tylko jedno krótkie pytanie. Na stronie 80 w rozdziale 5.3 – „Rowerzyści i motorowerzyści”, na stronie 80 jest zawarta informacja, że w 2011 r. liczba zabitych rowerzystów na polskich drogach wzrosła w porównaniu z rokiem 2010 o 13%. Ja mam pytanie i prośbę o skomentowanie tych danych. Czy państwa zdaniem to ma jakiś związek ze zmianą Prawa o ruchu drogowym i zdaniem tych forów rowerzystów, która nastąpiła w przed rokiem. Oczywiście, zdaję sobie sprawę z tego, że te dane nie są jak gdyby, okresy, o których mówimy, nie są kompatybilne, bo to są dane ze sprawozdania z 2011 r. do 2010 r., natomiast przypomnę, że była dosyć szeroka akcja reklamująca te przepisy. Zanim one jeszcze zaczęły obowiązywać, była duża dyskusja na ich temat. I, niestety, ale w dyskusjach i tutaj na Komisji, i na forum obrad parlamentu pojawiały się krytyczne głosy o zagrożeniu, jakie za sobą niesie ta zmiana, bo jak gdyby rowerzyści czują się w zbyt pewnie. Każdy, kto jeździ, zdaje sobie z tego sprawę, że lepiej jeżeli rowerzyści poruszają się w miastach, bo to jest istotne przyspieszenie, lepiej, jeśli się poruszają w terenach zabudowanych, a niekoniecznie na drogach publicznych pomiędzy miastami, gdzie ruch po prostu jest wykorzystywany przez pojazdy dwuśladowe, prawda? I, że to będzie zagrożenie, bo w wypadku kolizji rowerzysta bez względu na dobre chęci wszystkich jest tutaj stroną słabszą. Czy jakiś komentarz do tych danych mogę prosić i ewentualną próbę wytłumaczenia tego faktu?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Otóż, realia ze strony zarówno naszej jako Sejmu, gdzie przygotowujemy i przyjmujemy przepisy, jaki i resortu, poszczególnych resortów, bo tu szerzej na to patrzymy, nadzorujących ich realizację a spojrzenie uczestników ruchu drogowego rozbiegają się całkowicie. Po pierwsze, powszechne jest przekonanie – w pewnym okresie czasu poświęciłem trochę czasu właśnie na analizę tych rzeczy – powszechne jest przekonanie, że system którym kierują się drogowcy w ogóle, ogólnie rząd, ustawiając znaki drogowe, jest nastawiony na to, żeby jak najwięcej utargować, że tam, gdzie można by było tę prędkość ustalić troszkę większą, ustala się znacząco mniejszą i w danym momencie, o którejś tam godzinie ustawia się i coś się tam upoluje. Czyli nastawienie jadącego, powiedzmy, bo nie powiem, że 100%, ale znaczącej ilości uczestników ruchu drogowego jest takie, że wszystko, co na drodze jest zrobione, jest ustawione przeciw niemu, żeby z niego złupić jakieś pieniądze, jak tutaj zresztą było wspomniane przez pana ministra. Takie jest nastawienie. Taka jest prawda. Często, jeśli poruszam się po drogach, a z racji profesji jeżdżę dużo, to zauważam, że w wielu miejscach mogłaby być ta szybkość większa a jest rzeczywiście ustalona mniejsza. Czym i w jaki sposób tutaj, jakie rzeczy tutaj przemawiają, zauważam na bazie tylko jako uczestnik ruchu. Nie znam głębszych przyczyn, które z tego wynikają w trakcie analizy miejsca ograniczenia szybkości. Ale kierowcy z takiej samej perspektywy oceniają to, co się dzieje na drogach. To jest jedna rzecz.

Faktem jest, że trochę zaczęło się porządkować z radarami, ale nadal jest spora grupa radarów rzeczywiście ustawianych w rzeczywiście miejscach najtrudniejszych i jakby mobilizujących do tego, żeby tam troszeczkę inaczej pojechać. To wszystko w jakiś sposób odnosi się do tego, co czuje kierowca.

Teraz mamy drogi w wielu miejscach po remontach dobre i na terenie niezabudowanym, jeżeli ktoś jedzie z prędkością 90 km na godzinę i jest spory ruch, to na niego się trąbi, jemu się puka w głowę i traktuje się go jak wariata, bo do przodu i do tyłu jasno widać, i sensowny człowiek tam nie jedzie 90 km na godzinę. I jeżeli gdzieś panowie mundurowi staną i zaczną zatrzymywać czy też jadą za jakimś samochodem, to po prostu polują w tym miejscy, bo który mądry i normalny człowiek będzie w tym miejscu jechał z taką szybkością? To są słowa, które padają nawet na spotkaniach z wyborcami. Czyli rzeczywiste i realne odniesienie się do obowiązującej szybkości i odpowiednia kampania informacyjna, skąd to wynika, gdzie, w jakim miejscu i dlaczego, jest niezwykle istotna, bo my mamy front uczestników ruchu drogowego inaczej podchodzących do tego niż z punktu widzenia ustalania przepisów w tej dziedzinie. Jest to absolutna rozbieżność. Dochodzimy do takiego momentu, że ja sobie wyobrażam, co będzie, jeżeli na tym terenie, gdzie jest spory ruch, pojawią się kierowcy z nowym prawem jazdy (po lutym przyszłego roku), którzy będą musieli jechać 70 km na godzinę, bo w innym przypadku szybko stracą prawo jazdy, bo dwa przewinienia i na kurs, następne dwa przewinienia – na egzamin ponowny, pięć przewinień – traci prawo jazdy z powrotem. Taki kierowca już na pewno będzie jechał przez te dwa lata 70 km na godzinę na terenie niezabudowanym, i wtedy dopiero będzie z ruchem drogowym na tym terenie, dopiero będą katorgę przeżywali ci co, co nie będą mogli gdzieś tam w terminie dojechać. Nie mówię, może trochę, w tym momencie ironicznie, odnoszę się do tych przepisów, których zresztą nie popierałem, jeśli chodzi o te ograniczenia, ale stwierdzam realia.

I teraz szukałem w tej informacji i jakby nie mogłem utrafić, bo mówimy, że z powodu niedostosowania szybkości wypadki na drogach, ale z tego, co obserwuję w ruchu drogowym, to większość jedzie w miarę przyzwoicie, oczywiście ponad ustaloną szybkość na terenie niezabudowanym i nie ma z siedzących tu nikogo, kto by – po przebudowie ładna droga i pusto wszędzie – jechał 90 km na godzinę, jestem gotów się założyć, ale są wariaci na tych drogach. Widzimy, jadę 100 km na godzinę, to: myk, myk, myk – wyprzedzają, jadę 110 km na godzinę: myk, myk, myk – wyprzedzają, jadę 120 km na godzinę: myk, myk – wyprzedzają. Rzadko jadę więcej niż 120 km na godzinę, ale mnie wyprzedzają. Pytanie, kto ląduje na tym drzewie, kto ląduje na tym dachu po przewróceniu samochodu, że ginie? On ma szybkość 160-170 km na godzinę. Czyli te nasze ograniczenia, one w ogóle do tych ludzi nie skutkują.

Teraz następna rzecz. W ostatnich audycjach radiowych było podane – nie wiem na bazie, jakich danych – ale było podane, że około 30 tys. osób w Polsce jeździ po drogach bez prawa jazdy. Około 30 tys. osób jeździ bez prawa jazdy! Radio RMF czy któreś tam inne podawały rozmowy. Słyszałem, jadąc właśnie samochodem, rozmowy z tymi ludźmi, którzy jadą bez prawa jazdy. Oni to traktują normalnie, że w tych warunkach, które są, odzyskiwanie prawa jazdy jest nadzwyczaj trudne – zresztą on prowadzi jakiś tam interes, trzyma jakieś tam pieniądze: „grzywna trafi się albo i nie, i jeżdżę 10 lat, 5 lat, ileś tam jeżdżę bez prawa jazdy". To jest pewien problem. Jeżeli rzeczywiście 30 tys. ludzi po polskich drogach jeździ bez prawa jazdy, to jest duży problem, bo ten temat przy mówieniu o bezpieczeństwie ruchu drogowego … Za coś ci ludzie mieli odebrane prawo jazdy. I teraz pytanie też dotyczące, bo nie ma w tej analizie, ile osób uczestniczyło w wypadkach, które nie miały prawa jazdy? Czy tego typu informacje potwierdzają się chociaż trochę, czy nie, bo my w tych statystykach nic nie mamy powiedziane, że w wypadkach, ileś tam mamy wypadków, i w tych wypadkach, w których uczestniczy funkcjonariusz, ile osób było w tych wypadkach bez prawa jazdy?

Ile tych wypadków było z szybkością … Mówimy, duża jest już kara powyżej 20 km na godzinę powyżej ograniczenia szybkości. Czyli ile z wypadków… W tych wypadkach zawsze w jakiś sposób, jeżeli jest wypadek śmiertelny lub ciężki, jest zawsze ustalana szybkość, jaka była, różnego typu metodami, ale jest ustalana. I teraz pytanie, jakie to były szybkości w tych wypadkach? Czy w terenie zabudowanych czy poza zabudowanym. W moim przekonaniu z moich przynajmniej obserwacji – większość z tych wypadków była przy znacznym przekroczeniu szybkości, nie przy przekroczeniu szybkości o 10 czy 20 km na godzinę, gdzie jesteśmy najbardziej karani, tylko te przekroczenia były o 40, 50 czy nawet o 100 km na godzinę. Takie jest przekonanie z tym, że tutaj tej analizy nie prowadzimy, bo problem bezpieczeństwa, tych właśnie najcięższych wypadków, to jest problem nie tego, że my ograniczamy prędkość i wprowadzamy mandat, o 100, 200 zł damy większy i zgodnie z sugestiami, które są zawarte w tym materiale, podniesiemy kary o ileś tam. Ten, który jedzie, to on jedzie z tą szybkością 160-180 km na godzinę, czy nawet 150 km na godzinę, i on ma świadomość, że jedzie z szybkością, która go predysponuje do najwyższej kary: 10 punktów i tak dalej i tak dalej. On to wie. I on z drugiej strony wie, że w jakiś sposób sobie z tym radzi, bo jeździ. To są obiektywizmy, które w tym wszystkim istnieją. Jeżeli chcemy w tej dziedzinie rzeczywiście coś poprawić, to musimy się odnieść do tego. Co mamy zrobić, żeby jednak tego typu przypadki nie miały miejsca, żeby jednak tych najbardziej brawurowych wyhamować, bo tu chodzi o brawurowych. Nie przypuszczam, żeby tam, gdzie jest ograniczenie do 90 km na godzinę, przy 100 km na godzinę, przy widoczności i tak dalej, bez jakichś nadzwyczajnych okoliczności mógł nastąpić wypadek śmiertelny, biorąc pod uwagę drogę hamowania, możliwości i tak dalej. Ale jeżeli jest to 160 km na godzinę i na łuku, to wtedy mamy do czynienia z konkretną przyczyną. Więc problem dalszych restrykcji w tej dziedzinie nie jest w moim przekonaniu systemem, żeby dalej z tym zjeżdżać.

Mieliśmy sytuacje także tego typu, które też można było na drodze zaobserwować, że tam, gdzie idą budowy, powstawał korek: długo się czekało, i w momencie po 15-20 minutach czekania na objazd i na przedostanie się przez teren budowy drogi kierowcy rzeczywiście starali się w tym momencie coś tam nadrobić i widać było gwałtowne przyspieszanie i to wszystko się rozpływało. I te elementy też mogły o tym decydować, ale to są okazjonalne, a te systemowe to są inne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Żmijan, proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Wysoka Komisjo! Nie ulega wątpliwości, że te krzywe opisujące ilość wypadków także ich skutki, w ostatnich latach od 1998 r., te krzywe są opadające. Można by powiedzieć, że jesteśmy w zakresie poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach *nomen omen* na dobrej drodze, ale pewnie warto sobie zadać podstawowe pytania. Pierwsze to takie: czy nie można by było szybciej? Oczywiście, mówię o tej tendencji niezależnie od tego, co się wydarzyło w ubiegłym roku, o czym mówił pan minister. Dla mnie to

wahnięcie nie ma znaczenia, aczkolwiek jasne, że każda istota, która ginie, jest tą istotą o jedną za dużo. Niemniej jednak tę tendencję, uważam, osiągnęliśmy różnymi działaniami i mam nadzieję, że utrzymamy tę tendencję. Pytanie: czy nie można szybciej?

Drugie, pewnie ważniejsze, pytanie to takie: czy te efekty osiągamy działaniem akcyjnym – dotykał tego problemu bardzo mocno przewodniczący Piechociński – czy my już dojrzeliśmy i traktujemy to działanie jako misję, czyli osiągnięcie takiego stanu, że wszyscy uczestnicy ruchu drogowego, wszyscy, powiadam – mimo że ta kolejna analiza mówi, że najwięcej, największy udział w tych wypadkach i skutkach mają kierujący – to jednak chcę powiedzieć, że jeżeli chciałbym, żebyśmy osiągnęli taki stan, stan misji, to właśnie w odniesieniu do wszystkich uczestników ruchu drogowego, czyli kierujących, ale także pieszych i rowerzystów, w szczególności wymieniam tych tak zwanych niechronionych.

Bo można by po kolei odnosić się do tych trzech podstawowych kwestii, a mianowicie motoryzacji jako takiej, to oczywiście wiemy, że motoryzacja uczyniła największe postępy, pewnie można by się tylko dopatrywać co do skutków, bo co do ilości pewnie nie, ale co do skutków tak, wziąwszy pod uwagę, że na polskich drogach jeździ za dużo pojazdów w wieku powyżej 15 lat. Czyli jeżeli chodzi o skutki, jeżeli zaistniały te wypadki, w tym kontekście stan motoryzacji, nie ulega wątpliwości, ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o drogi, to w tym gronie nie trzeba się przekonywać, że uczyniliśmy pewnie najwięcej, bo także w kontekście takim, że powstały setki, a już nawet i tysiące kilometrów chociażby autostrad, nowych dróg, ale nie to jest najważniejsze. Pewnie najważniejsze jest to, że osiągnęliśmy poziom, że wszystkie budowane drogi samorządowe, drogi o mniejszym znaczeniu nie są już tylko budowane w takim oto pojęciu: „byle by było dobrze, równo, bezpiecznie w sensie użytkowników ruchu, a mianowicie kierujących". Dzisiaj na żadnej wsi nie buduje się drogi w sposób komplementarny, czyli ze wszystkimi urządzeniami zabezpieczającymi, z odwodnieniem, urządzeniami odwodnienia, którego brak był właśnie częstą przyczyną wypadków, że urządzenia chroniące, czyli bariery rozdzielające … Oczywiście, przede wszystkim filozofia budowania, czyli rozdział potoków, czyli rozdział użytkowników niechronionych, czyli ścieżki rowerowe, chodniki oczywiście tak, jak powiedziałem, pobocza należycie wykonane, rowy odwadniające, ale także bariery rozdzielające, azyle i tak dalej i tak dalej. Tu także są bardzo duże postępy. Jeżeli tak, to pozostajemy właśnie w tej trzeciej warstwie, czyli uczestników ruchu drogowego, użytkowników dróg, i tutaj pozostajemy oczywiście, bo także to sprawozdanie mówi, że najwięcej tutaj w dalszym ciągu mamy do zrobienia, czyli jeżeli pytanie, dlaczego nie ma nikogo z resortu edukacji, to jest pytanie jak najbardziej zasadne, bo ten ogólny stan, o który chodziłoby, czyli osiągnięcie poczucia, że my wszyscy zdecydujemy w stosownym momencie, że my wszyscy decydujemy o tym, czy na naszych drogach jest bezpiecznie, czy po prostu jest pod tym względem dalece niekomfortowo. I myślę, że te działania na tym w najbliższym czasie, w tym obszarze powinny być skupione.

Niewątpliwie także my tutaj w Sejmie, w Komisji, w Sejmie, jeśli chodzi o legislację, ale myślę, że nie trzeba przypominać, pewnie warto zadawać pytanie, czy jest to działanie stanowienia prawa w sposób komplementarny czy także akcyjny. Może akcyjny, ale jednak konsekwentnie posuwamy się we właściwym kierunku, bo tak: ustawowo powołane Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, jesteśmy w trakcie jego wdrażania, ono przynosi efekty. Przypomnę, że uchwaliliśmy ustawowo uprawnienia audytorów w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym. Oczywiście dokonaliśmy poważnych zmian, jeżeli chodzi o uczestników: naszych rowerzystów. Pewnie należy dokonać głębszej analizy, czy to, co się wydarzyło w 2011 r., czy ma z tym związek, bo jednak daliśmy uprawnienia, inaczej, daliśmy pierwszeństwo w pewnych sytuacjach rowerzystom. Oczywiście trzeba czasu, żeby pozostali uczestnicy zaczęli honorować, mówiąc delikatnie, chociaż powinni honorować od momentu wejścia w życie tych ustaw. Niemniej jednak pewnie trzeba na to czasu, jeszcze raz powtórzę, żebyśmy wyrobili te nawyki u wszystkich, którzy z dróg korzystają, którzy są uczestnikami ruchu drogowego.

I ja bym tym zakończył, że jesteśmy w stanie tę tendencję utrzymać. Oczywiście, bez pieniędzy się także nie da. Tutaj do resortu, panie ministrze, bez środków finansowych jasne, że ta tendencja korzystna będzie trudna do utrzymania, ale wierzę, że – po pierw-

sze widzę potrzebę, ale także wierzę głęboko, że jeżeli będziemy mieć poczucie misji w tym zakresie, a myślę, że Komisja Infrastruktury w szczególności do tego się powinna poczuwać, powinniśmy być spokojni o efekty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Kolejnym mówcą jest pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, panie ministrze! Ja bym zaczął od takiego stwierdzenia w zupełnie innym duchu od dotychczas prezentowanych tutaj opinii państwa, a mianowicie od takiej konkluzji, iż państwo, które w swoim budżecie planuje wpływy od swoich obywateli z tytułu mandatów karnych i jest to odrębna pozycja (tutaj mamy 1.200.000 tys. zł) i mamy po pół roku czy trzech kwartałach, można powiedzieć, źródło państwowej kompromitacji. Ja nie muszę czytać tego raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Drogowego, bo ja do dzisiaj dokładnie nie wiem, jaki jest jej status z punktu widzenia, można powiedzieć, stanu aktualnego, bo to nie jest zaprezentowane w tym materiale. Z tego, co chyba w lutym na Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych prezentowała ówczesna szefowa, to mówiąc delikatnie, żeby nie używać tutaj nieparlamentarnych sformułowań czy bardzo nieodpowiednich, jest to, bym powiedział, zdegradowane do najniższego możliwego poziomu w ministerstwie transportu W tych wnioskach, które państwo zawarli w tym materiale, to jest poezja. Prozą jest to, że od dwóch lat jest niewdrożona ustawa o kierujących pojazdami, która jest systemowo jednym z fundamentów tego, co ma być przedmiotem realnym tej dyskusji. To jest po pierwsze.

Po drugie, jak wspomniałem już, system automatycznego nadzoru ruchu jest opisany w tym dokumencie jako system funkcjonujący. To proszę się przejść do Inspekcji Transportu Drogowego do centrali i zobaczyć, jak inspektorzy wyszukują na Excelu automatycznie tych kierowców, którzy dokonują tych przekroczeń i jaki jest stan wpływów po prawie trzech kwartałach. Myślę, że on jest na poziomie tam kilkunastu milionów złotych. Jestem ciekawy, jak minister transportu się z tego pod koniec roku wytłumaczy, bo to jest rzecz po prostu, która się nigdy nie zdarzyła w tego rodzaju, bym powiedział, skali, jak mnie pamięć nie myli, a tutaj jestem parlamentarzystą, który jest pierwszą kadencję – pełnię mandat od 1997 r., ale takiej kompromitacji państwowej nie było w tak kluczowej kwestii, która jest później przedmiotem różnego rodzaju uczonych dywagacji, prezentacji i Bóg wie czego. Po prostu państwo chcą oczekiwać od instytucji publicznych, sami nie egzekwując tego, co zostało wprowadzone.

Chciałbym również podkreślić jasno, że te gorzkie jak do tej pory stwierdzenia, one przecież nie są związane z oceną jednego czy drugiego posła opozycji, bo akurat kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego i kwestie rozbudowy infrastruktury, trudno to po raz kolejny powtarzać, ale przecież są wyjątkowo tutaj, powiedziałbym, takie objęte po prostu konsensusem politycznym w dziesiątkach przykładów. Jak rząd po prostu chce w tym zakresie coś przeprowadzić i odwołuje się do faktów, do danych, do propozycji rozwiązań, jeśli one są merytorycznie prezentowane tutaj, nikt nigdy nie robił kłopotów, ale chcę zapowiedzieć, że tego rodzaju skandali państwowych, jak kwestie funkcjonowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która jest jakimś podrzędnym zespołem w ministerstwie, kwestie doboru szefów tej instytucji, które mają miejsce w ostatnich latach, łącznie z ostatnimi zmianami, to takich praktyk to ministerstwo nigdy nie miało. Idą po prostu, mówiąc wprost, złe czasy dla ekspertów, dla tych ludzi, którzy się tym zajmują zawodowo, którzy muszą współpracować z pozycji, bym powiedział, zawodowych z państwem i również oczekują elementarnej czasami wiedzy. Wprowadzenie pana ministra tutaj dość lapidarne i nie wnoszące jakichś dodatkowych konkluzji jest tego takim praktycznym przykładem, tak że musiałbym tutaj zaapelować do pana ministra o kompletną zmianę tej dotychczasowej praktyki politycznej, którą państwo stosują ze zgubnymi skutkami. Bo można się dzisiaj zapytać przy tej okazji, jeśli nie jest to wzmiankowane w tym dokumencie, czy pan minister potwierdza, że tutaj już bez przeszkód nastąpi na początku przyszłego roku wdrożenie tej ustawy o kierujących pojazdami, czy pan będzie dalej zwalał to, albo komuś się coś przypomni, co wymyśleć,

i czy znowu będą winne wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego albo jakiś po prostu inny zewnętrzny partner?

Dokument, który ma historię bym powiedział, więcej niż trzy- czy czteroletnią. Kwestia bym powiedział automatycznego nadzoru nad ruchem – to, co się po prostu dzieje w Inspekcji w ostatnich miesiącach, to powinno być, mi się wydaje, przedmiotem jakiegoś nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury w najbliższych tygodniach choćby w świetle tego, co w ostatnich kilku dni, o ile pamiętam, prezentowała jedna ze stacji tutaj radiowych i chyba dziennikarz, który się tym zajmuje od lat. Bardzo, bym powiedział, wnikliwa analiza stanu faktycznego tu i teraz z jakimiś wnioskami.

Trzecia kwestia. Myślę, że warto tutaj zapytać się z mojej strony pana ministra również o wyjaśnienie i potwierdzenie tutaj tego na Komisji Infrastruktury, czy po wdrożeniu opłat na państwowych odcinkach A2 – Konin-Strychów i A4 – Wrocław-Gliwice, czy państwo do dzisiaj zatwierdzili tam plany ratunkowe na tych dwóch odcinkach państwowych? Bo ja do dzisiaj mam informacje takie, że z administracją państwową: wojewodami oraz policją do dzisiaj te dokumenty nie zostały do końca, w cudzysłowie „wdrożone" zgodnie z przepisami prawa, bo tutaj współdziałają różne instytucje, nie tylko przecież Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a państwo po prostu wprowadzają mnie w błąd, łącznie z panem ministrem, który mi odpowiada na moją interpelację w tej sprawie, którą złożyłem dwa czy trzy miesiące temu, rzeczy nieprawdziwe. Po prostu chce pan to sprawdzić, to proszę skonfrontować ten mój stan wiedzy z komendantem wojewódzkim policji w Katowicach, jeśli chodzi o kwestie planów ratunkowych na A4 tam, gdzie wprowadzono opłaty między Gliwicami a Wrocławiem. Jakie tam po prostu historie się nie wyprawiały, gdzie wojewoda w sposób, bym powiedział, karygodny opowiadał mediom publicznym, zachęcając instytucje takie, jak policja czy straż pożarna, że sobie mogą wjechać po prostu na tę autostradę, kiedy chcą, bo on tak po prostu decyduje, a bierze to na siebie mimo, że to powinien dawno uzgodnić. To jest realne życie. Policja czy straż pożarna w świetle tego rodzaju praktyk, które miały miejsce w ostatnich miesiącach, musi po prostu milczeć. Tym ludziom kiedyś też ta cierpliwość się skończy. To są rzeczy poważne, jak mówimy o kwestiach takich, kiedy budujemy jakiś system zamknięty, kiedy mówimy o tym, że trzeba również oprócz tych kwestii, bym powiedział, bezpieczeństwa, wdrażać centra sterowania tymi odcinkami autostrad i tak dalej i tak dalej.

Kwestia tutaj kolejna, do której chciałbym, aby pan minister się ustosunkował. Czy tutaj jakiś upoważniony przedstawiciel, jak w ocenie rządu, jak państwo oceniają tę zmianę w prawie, która zwiększyła dopuszczalne prędkości na autostradach i drogach ekspresowych? Czy tutaj była dokonana jakaś szczegółowa analiza, zwłaszcza tych wypadków ze skutkiem śmiertelnym, które były związane z gwałtownym przekroczeniem prędkości, bo na to zwracali uwagę eksperci, którzy sami, jakby to powiedzieć, nie mogą w tej sprawie, czy nie dysponowali tutaj jakąś szczegółową przetworzoną już wiedzą czy przez ministra transportu czy przez instytucje, z którymi państwo współpracują?

Tutaj zamknę raz jeszcze tę moją gorzką wypowiedź tą konkluzją: idą ciężkie … Jeśli państwo będą prowadzili tę politykę tak, jak do tej pory, to idą nie tylko ciężkie czasy dla ludzi, którzy zawodowo zajmują się tymi kwestiami ochrony życia i zdrowia ludzi, tylko państwo po raz kolejny będą doprowadzać ten model odpowiedzialności państwowej do stanu groteskowego. To jest moja konkluzja i ona jest, bym powiedział, jest mówiona w tym momencie odpowiedzialnie – starałem się hamować w słowach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo! Wydaje mi się, że w wystąpieniu pana ministra zabrakło odniesienia do nakładów na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ta poprawa wynikałaby z bieżącego utrzymania, bieżącego remontu dróg krajowych przede wszystkim, bo wydaje się, że to jest istotny element mający wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i, jak państwo pamiętacie, jeszcze przed rokiem posiadaliśmy dokument, byliśmy w posiadaniu dokumentu, który był przedmiotem debaty Komisji Infra-

struktury, z którego jednoznacznie wynikało, że zaniedbania w usuwaniu bieżących usterek na drogach są jedną z podstawowych przyczyn, czy inaczej, jedną z podstawowych przesłanek do wypadków drogowych.

I teraz mam takie pytanie do pana ministra. Czy w związku z tym, że przez pana wypowiedź przebijał wręcz entuzjazm, czy to oznacza, że rząd jest absolutnie zadowolony z faktu iż nie ponosi się, czy inaczej – nie realizuje się zadań związanych chociażby z usuwaniem kolein? Chciałbym wiedzieć, ile w tych wypadkach drogowych, ile tych wypadków drogowych nie tylko ze skutkiem śmiertelnym, czy inaczej, ile tych wypadków było z przyczyny niezlikwidowanych, braku likwidacji kolein, na drogach krajowych? Ile tych wypadków drogowych było powodowanych niewłaściwym stanem pobocza? Ile z tych wypadków nastąpiło na skutek braku odpowiedniego oznakowania poziomego czy braku w ogóle przejść dla pieszych? Ile tych wypadków drogowych było wynikiem tego, iż nie zmodernizowano odpowiedniej liczby skrzyżowań na drogach krajowych? Owszem, może budzić satysfakcję, i na pewno tak jest, statystyczna poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym wynikająca ze zmniejszenia się liczby wypadków. Ale może to też, panie ministrze, jest powodem tego, iż realizowane są remonty na wielu ciągach dróg krajowych, na których w innym przypadku, kiedy one były pod normalnym ruchem nie ograniczonym z powodu robót właśnie na tych odcinkach, w normalnej sytuacji występowało wiele, wiele więcej tychże wypadków drogowych?

I to są pytania dotyczące przede wszystkim sposobu spojrzenia rządu na tę kwestię, na kwestię wpływu bieżących remontów na ilość wypadków drogowych. Nie można tutaj przejść do porządku dziennego nad problemem, który został już wcześniej poruszony, a mianowicie zmiana ustawy o ruchu drogowym, to jest sławetny druk 2771 z 16 grudnia 2009 r., którego skutkiem jest zmiana przepisów w zakresie ruchu drogowego. Jestem w stanie postawić tutaj tezę, mając w pamięci debatę na podkomisji stałej, ale także w trakcie posiedzenia Komisji, iż ci, którzy doprowadzili do zmian, do liberalizacji przepisów w zakresie ruchu drogowego w odniesieniu do rowerzystów, są pośrednio winni śmierci dziesiątków, jak nie setek rowerzystów i tę winę będą ponosili przy każdej takiej okazji. Bo oto bez głębszej refleksji, byle przeprowadzić projekt oczekiwany przez rowerzystów, doprowadzono do wprowadzenia w życie przepisów, które w sposób jednoznaczny mają wpływ na zwiększenie ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów w czasie wypadków drogowych. Bo nie wiem, komu się narażę, ale uważam za kretyńskie rozwiązania, które dopuściły jazdę rowerzystów parami. Uważam za zaniedbanie tych, którzy wyrazili zgodę na taką zmianę, a w imieniu rządu taką zgodę wielokrotnie na posiedzeniach Komisji Infrastruktury czy podkomisji wyrażał pan, nieobecny tutaj, Stępień, wiceminister Stępień. Absolutne zaniedbanie w uświadamianiu, kiedy można jeździć parami, a kiedy czynić tego nie należy – mam tutaj na myśli rowerzystów. Brak tego zaniedbania obciąża wszystkich autorów tych rozwiązań odpowiedzialnością za zejścia tych ludzi ze świata, bo wielu rowerzystom wydaje się, są wręcz przekonani, że jazda parami w ruchu drogowym, czyli rowerzysta obok rowerzysty, jest dopuszczalna przepisami prawa. Oni nie mają świadomości, że można się tylko tak poruszać wówczas, kiedy nie utrudnia się ruchu innym użytkownikom drogi. I to prawdopodobnie jest jedną z wielu przyczyn, bo mam wewnętrzne przekonanie, że na sali, nie tylko na sali słucha czy przysłuchuje się tej debacie wielu tych, którzy mają doświadczenia z jazdy samochodem. Wiemy, jak dramatyczne są sytuacje, kiedy wyjeżdżamy zza zakrętu i nagle widzimy grupę rowerzystów jadących obok siebie. Miałem kilkakrotnie okazję zapytać tych rowerzystów nie emocjonalnie, dlaczego poruszają się w ten sposób, oni twierdzą, że im wolno. Dlatego taka ocena: nie tylko kretyńskie albo barbarzyńskie rozwiązania zostały dopuszczone w zmianach regulujących kwestie poruszania się rowerzystów po drogach.

Brakuje mi, panie ministrze, determinacji w pana stwierdzeniu, bo pan nawiązał i muszę panu oddać z sympatią, że w ogóle zechciał pan na to zwrócić uwagę, na ten problem nowelizacji przepisów dotyczących ruchu drogowego. Ale brakuje tej determinacji, brakuje mi zdania, że oto pan w imieniu rządu dzisiaj deklaruje, że będziecie państwo podejmowali starania, aby w tym zakresie, w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów te przepisy zmienić. Apelował pan przewodniczący Piechociński,

przewodniczący Rynasiewicz, aby nie podlewać naszej debaty sosem politycznym. Nie można, nie chciałbym tego robić, ale nie można wrócić do Komisji „Przyjazne Państwo". Rozumiem, że z Palikotem, przewodniczącym tej Komisji wiązały was nie tylko stosunki przyjacielskie, nie wypadało propozycji Komisji „Przyjazne Państwo" odrzucić, ale też w związku z tymi relacjami nie tylko przyjacielskimi, które zmusiły was albo obligowały was do przyjęcia tegoż projektu Komisji „Przyjazne Państwo". Apeluję, ażeby w poczuciu odpowiedzialności strona rządowa zrewidowała te zmiany ustawowe, bo nie tylko to jest kwestia jazdy parami, to są inne zachowania rowerzystów, na które zezwoliła ustawa, uważam, absolutnie bez sensu. I wiem, że wiele środowisk, a szczególnie tych, które na co dzień zajmują się nadzorem nad ruchem drogowym, podzielało te opinie, wiele innych rozwiązań naraża na bezpośrednie niebezpieczeństwo nie tylko rowerzystów. Bo to nie jest tylko kwestia samych rowerzystów, ale także innych uczestników w ruchu drogowym.

Panie ministrze! Zabrakło mi jednej kwestii w pana wystąpieniu w informacji. Otóż, jak państwo pamiętacie, w wielkiej koncyliacji w poprzedniej kadencji doprowadzono do zmiany tak zwanej, albo inaczej, do przyjęcia ustawy radarowej. Ustawa radarowa miała zmienić sposób, miała zmienić system, mentalność i filozofię podejścia do nadzoru nad prędkością pojazdów realizowanego przy pomocy urządzeń elektronicznych, tak zwanych fotoradarów. Miało to być oto tak, że fotoradary miały być instalowane tylko i wyłącznie w miejscach, w których generuje się największa ilość zdarzeń i wypadków drogowych. I co? Minęło kilka lat i jesteśmy daleko w lesie, tylko z szacunku dla miejsca i osób nie wyrażę się dokładnie gdzie. Bo oto tam, gdzie radary stały i gdzie były tylko i wyłącznie pułapką na kierowców, one w dalszym ciągu tam stoją. One w dalszym ciągu generują niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Panie ministrze, … Nie wiem, czy mogę panu przerwać? Panie ministrze, otóż deklaracje były tutaj jednoznaczne: fotoradary nie będą pułapkami, nie będą wymuszały na kierowcach zachowań nerwowych, zachowań emocjonalnych, które powodują dodatkowe zagrożenie w ruchu drogowym. I co? I skrzynki fotoradarowe – nie wiem, czy tam znajdują się te fotoradary, czy ich tam nie ma – chociaż zgodnie z ustawą już tam tych skrzynek nie powinno być, one w dalszym ciągu stoją w miejscach niezgodnych z ustawą i w dalszym ciągu straszą kierowców. A, że straszą to są przyczyną części wypadków. Otóż, mają państwo doświadczenia, że w dalszym ciągu kierowcy przed tymi skrzynkami po prostu gwałtownie hamują, w dalszym ciągu kierowcy się po prostu boją. Oni nie widzą, czy tam są urządzenia, czy ich tam nie ma. Przepraszam bardzo. A obowiązkiem rządu było to, aby wdrożyć ustawę w pełnym zakresie. Obowiązkiem rządu było to, aby deklaracje związane z wejściem ustawy fotoradarowej, były zrealizowane. I nie zrobiliście tego, państwo. Tego mi brakło w pana wystąpieniu, takiego po ludzku wypowiedzianego słowa: przepraszam, to nam się nie udało, przepraszam, ponosimy odpowiedzialność za część zdarzeń i wypadków drogowych, które miały miejsce w ostatnich latach. Tego po prostu nie ma.

Kolejna kwestia to problem obniżenia prędkości. Ja bym dedykował wszystkim tym zespołom, instytucjom i innym podmiotom, które zastanawiają się, jakie skutki przyniosło wprowadzenie tych przepisów, które otwierają nożyce, czyli wprowadzają możliwość faktycznego przekroczenia prędkości o około 9 km ponad prędkość dopuszczalną, bo to jest ten błąd pomiarowy, czy dotyczących podniesienia prędkości na autostradach, żeby poświęcili swój czas, inicjatywę, energię tym prawdziwym przyczynom wypadków i zdarzeń na drogach, a nie tylko tym wydumanym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Józef Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo! Jest to materiał, z którym ja po raz pierwszy spotykam się, który dogłębnie opisuje wszystkich użytkowników, którzy korzystają z dróg, tych, którzy są w pojazdach, jak również tych, którzy z tych pojazdów korzystają. Podaje nam również przyczyny tych wypadków, podaje dni i godziny, gdzie tych zdarzeń najwięcej się dzieje. Myślę, że ten materiał powinien dotrzeć do wszystkich zarządców

dróg, ale również do oświaty do szkół, żeby z tym się zapoznali i wiedzieli, kiedy tych wypadków jest najwięcej.

Zwróciłem tutaj uwagę na takie zdarzenie. Dlaczego też mówię o samorządzie, o zarządcy drogi. Na prostych odcinkach drogi mieliśmy w 2011 r. 21.491 wypadków, w tym zabitych 2696 i teraz, w skrzyżowaniu z pierwszeństwem aż 11.723 wypadki, w tym 626 zabitych, a w ruchu okrężnym – 14 zabitych. I to jest materiał do analiz dla zarządców dróg. Widać z tego, że jednak ten ruch okrężny eliminuje, znacznie eliminuje…

Teraz chciałem zadać takie pytanie. Mamy autostradę A4. Ja tak ciągle do niej wracam. Mamy autostradę A2. Nie mówię o A1. Nie wiem, czy te odcinki byłyby porównywalne. Jeżeli wrócimy do autostrady A4, to wypadków było w 2010 r. 192, zabitych – 15, w 2011 r. 156, zabitych – 27. Na A2 było 50 wypadków w 2010 r. – 7 zabitych, w 2011 r. – 43 i 7 zabitych. Ciągle nie daje mi spokoju A4, że tak często są wypadki i tak często są trupy. Czy to jest właśnie ta przyczyna, że ta autostrada jest takim odcinkiem prostym, że to wynika z tej wcześniejszej tabeli, czy to są inne powody: że ona jest źle skonstruowana, źle zbudowana, i taka to jest przyczyna? Takie mam tutaj wątpliwości. Jeżeli ktoś mógłby odpowiedzieć na to pytanie, to byłbym zobowiązany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Woźniak, proszę.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Panie przewodniczący, szanowne Prezydium, panie i panowie posłowie, szanowni goście! Tutaj część rzeczy została porusza między innymi przez posła Krzysztofa Tchórzewskiego i pana Andrzeja Adamczyka, ale takie kwestie – tutaj wynotowałem sobie tak na szybko – jeszcze bym prosił do dopowiedzenia. Nie wiem, czy jest ktoś z gości zaproszony z Inspekcji Transportu Drogowego, ale jest, tak pani mówi, że jest. Takie kwestie następujące tak na szybko. Tu pan poseł Tchórzewski mówił o tych fotoradarach i państwo posłowie też wcześniej... Czy to nie jest tak, jak się słyszy ostatnio podczas rozmów z różnymi osobami, które zajmują się bezpieczeństwem, są fachowcami mniejszymi, większymi, ale nad tym bezpieczeństwem czuwają, czy to nie jest tak, że te fotoradary, które są w obecnej chwili montowane, one są montowane w miejscach, gdzie się jeździ szybko, a niekoniecznie w miejscach, gdzie jest niebezpiecznie? Mam tu na myśli szkoły, miejsca które … Zresztą wiemy wszyscy, bo jak gdyby w tej Komisji uczestniczą osoby, które bezpieczeństwem się zajmują, o które miejsca najbardziej nam wszystkim chodzi.

Po drugie, czy to jest prawda, ponieważ takie pytania się pojawiają, a jeżeli tak, to to jest troszeczkę niebezpieczne, czy te 300 radarów, które ma być zamontowane przez Inspekcję Transportu Drogowego do końca tego roku to jest jedno i czy mandaty z tego tytułu karne, które kierowcy będą otrzymywali, będą bez załącznika fotograficznego? Do tej pory, jak policja wystawiała mandaty karne, był załącznik fotograficzny i to jak gdyby gdzieś tam zawsze można było zobaczyć i ewentualnie wyjaśnić pewne wątpliwości, nazwijmy to. Czy w tym momencie to nie będzie tak, jak w niektórych krajach Europy miało miejsce, że będzie proceder handlu punktami, mówiąc w uproszczeniu, ponieważ wezwany dostaje tylko opis zdarzenia bez zdjęcia fotograficznego? Chciałbym takie wyjaśnienie od państwa.

Następna rzecz: Inspekcja Transportu Drogowego – policja, a w przyszłości może nawet straż miejska, o której się mówi, że pewne kompetencje są dublowane w tym momencie, czy … Bo tu jest kwestia środków finansowych również. Do tej pory wiadomo, była policja jako instytucja dbająca o bezpieczeństwo między innymi na drogach jako ruch drogowy. Czy w tym momencie, jak rozmawia się z policjantami w moim powiecie na przykład, którzy bardzo zazdroszczą, mówiąc: Inspekcja Transportu Drogowego, co chce, to ma: samochody, doposażenie, mierniki prędkości, a my mamy jeden na przykład stary miernik, którego obsługa jest prawie niemożliwa. A po drugie dublowanie kompetencji, ponieważ jeżdżąc siedemnastką na przykład Warszawa-Lublin, w ostatnim czasie tydzień temu napotkałem na przykład na kontrolę policji przy Warszawie i była kontrola na tym samym odcinku Inspekcji Transportu Drogowego. To, że kontrola jest, oczywiście nie podlega w ogóle dyskusji, ale w rozmowie z patrolem policji mówię: „A tam dalej przed chwilą stał cywilny radiowóz na numerze rejestracyjnym jakimś tam RU cywilnym

i panowie z Inspekcji Transportu Drogowego… – A, my nie wiemy nic na ten temat. To oni działają jak gdyby we własnym zakresie". Czy to jest tak, że właśnie poszczególne, nie wiem, regiony, powiaty mają informacje, gdzie te służby Inspekcji Transportu Drogowego się odbywają? Czy przypadkiem to nie jest tak, że jedni sobie a drudzy sobie i to się nakłada, a można by było w tym czasie jednostki policji na przykład wykorzystać do czynności na innych drogach?

I … Może nie – to może wystarczy na tyle: te trzy pytania takie, które mnie nurtują w ostatnim czasie, które się pojawiły, to już w ramach uzupełnienia tego, co panowie wcześniej przede mną powiedzieliście. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Matuszewski.

Poseł Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo! Wszyscy doskonale wiemy, że na drogach modernizowanych, remontowanych o jedną trzecią zmniejsza się liczba wypadków. Na drogach-autostradach tych wypadków w porównaniu do tych dróg, które lecą obok autostrady, myślę, nie mam tu statystyk, ale to już jest chyba o 75% mniej tych wypadków. Panie ministrze, to jest podstawa – budować drogi, bo będą w tym roku nad morzem, rozmawiałem z wczasowiczami z Małopolski, którzy mówili mi tak: panie pośle, zgodnie z przepisami z Małopolski, aby dojechać z Krakowa nad Morze nocą – wtedy, kiedy nie ma korków – to nie wiem, czy pan minister wie, ale to jest ponad 10 godzin. Każdy z nich obawiał się, że najprawdopodobniej, jak przyjedzie to o 300-500 zł będzie miał wczasy droższe, bo trudno jechać w nocy o pierwszej, drugiej z przepisową prędkością w miejscach absolutnie bezpiecznych tam, gdzie, koledzy przedmówcy mówili, są w większości radary, bo radary, jak wiemy, powinny być przy szkołach, przy przedszkolach, przy niebezpiecznych przejściach dla pieszych i tak dalej. Jest całkowicie inaczej. Tak mówią ludzie, którzy korzystają z tych dróg. Myślę, że pan minister chyba też korzysta z dróg, czy nie korzysta w ogóle i nie wie, co się dzieje? Bo, panie ministrze, oburzenie jest wielkie, oburzenie jest też na różne zespoły i tak dalej, które mówią: podkręcić tylko przepisy, podwyższyć, znaczy, obniżyć prędkość, większe kary, a drogi? Ja mówię tym z zespołu drogowego, we Francji – sprawdziłem jak to było – tam też są radary, też są zaostrzone przepisy – można powiedzieć, chyba do tego dążymy – ale najpierw wybudowano drogi, kochani, i wtedy można tych radarów pięć razy tyle zakładać.

I ostatnie takie pytanie do pana z policji, bo wie pan, spotykam się z różnymi policjantami, nie tylko z policjantami, z drogowymi oczywiście, ale też z funkcjonariuszami Inspekcji Transportu Drogowego. Oni mówią, że mają jakieś limity – muszą po prostu wykonać limit. „Panie pośle, my musimy odpowiednią ilość tych mandatów nałożyć". Czy to jest, wie pan, logika, czy to jest normalne, ażeby w ten sposób naciskać, wywierać po prostu presję na policjantach, żeby karali w różnych sytuacjach, które absolutnie, absolutnie nie stwarzają zagrożenia? Ale ktoś tam pojechał 20 km na godzinę więcej, to mu pstryk. Pamiętajcie, ja już kończę w tym momencie, przekazuję głos tych, którzy mnie prosili, bo powiedziałem im, że przekażę to oczywiście panu ministrowi szczególnie, który mówił, że tak świetnie będzie się budować drogi. Pamiętam, jak pan mi mówił, że A1, panie pośle, w czerwcu przed Euro. Wiemy, jak A1. Wiemy, panie ministrze. Kto odpowie za tych ludzi? Nie będę panu pokazywał już dzisiejszego artykułu. Nie chcę już dzisiaj mówić, ilu ludzi zginie na odcinku od Torunia do Kowala, bo miejmy nadzieję, że w tym Kowalu na granicy województwa łódzkiego i kujawskiego pojawi się ta autostrada, przez minimum rok czasu, bo będą jechać tą zatłoczoną jedynką. Pan oczywiście nie odpowie. Pan nie będzie za to odpowiadał. Nikomu włos z głowy nie spadnie, a przez wasze nieudolne zarządzanie, przez tą ustawę o zamówieniach publicznych tragiczną dojdzie tam przez rok czasu do wielu wypadków śmiertelnych. Więc proszę pana ministra, weźcie się do pracy i róbcie to, co obiecywaliście, bo pamiętam, jak premier Donald Tusk mówił na rząd PiS, że my to nie budujemy dróg. Proszę, jest sytuacja odwrotna, rządzicie 5 lat, i jak budujecie? Na każdej drodze katastrofa. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo! Ja krótko odniosę się do tego, o czym już tutaj mówiliśmy trochę. Po pierwsze, chciałem przy tej całej nagonce, która trwa od kilku dni na nauczycieli, po prostu podziękować tym nauczycielom, którzy świetnie współpracują z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego i innymi podmiotami, bo współtworzą znakomite akcje mające na celu uczenie jednak tego bezpieczeństwa i ta sytuacja w Polsce mimo wszystko ma miejsce. Wiem, że tacy nauczyciele są i wypada im podziękować, a widzimy od kilku dni, że liczy się wyłącznie czas tym nauczycielom, że pracują trzy godziny przy tablicy i tak dalej i tak dalej. Szkoda, że ministra edukacji tu dzisiaj nie ma, bo minister edukacji, zdaje się, wycofuje się z różnych funkcji, które powinno pełnić ministerstwo edukacji względem szkół i szkoły też się pewnie wycofują z tych zadań właśnie edukacyjnych i bezpieczeństwo w szkole jest pewnie piątą kulą u nogi. Z tego, co słyszymy, to w samych szkołach jest po prostu w tej chwili niebezpiecznie, już nie mówiąc o tym, jak jest na drodze.

Druga rzecz jest taka, że w tym raporcie, który mamy, dobrze by było, żeby znalazły się informacje takie o kontekście europejskim. Jak to wszystko, ta kosztochłonność wypadków ma się względem innych krajów europejskich, ilość tych wypadków, kosztochłonność tych wypadków? Jeśli można by było prosić autorów raportu o taką informację, to ona byłaby cenna, bo byśmy pokazali, które miejsce mamy w Europie pod względem tej śmiertelności, wypadkowości, ile to wszystko kosztuje, jak to wszystko rozkłada się właśnie w kontekście europejskim.

Trzecia sprawa jest taka, że dotykamy powoli kwestii ustrojowych, mówiąc o bezpieczeństwie, bo mam wrażenie, że im więcej służb takich kontrolnych: Inspekcja Transportu Drogowego, straż miejska, to generalnie słabnie rola policji w tym wszystkim. Wielka szkoda, że tak się dzieje. Nie tęsknię za państwem totalitarnym, ale nie sądzę, żeby likwidowane posterunki w tej chwili policji czy jakieś tam inne, powiedzmy, oznaki władzy policji wpływały na bezpieczeństwo. To będzie wynik wprost przeciwny. Wiemy, że sama policja boryka się z ogromnymi problemami finansowymi i gdyby nie samorządy, nie mieliby za co jeździć w niektórych momentach do wypadków czy do kontroli. Pojawia się ten problem na styku tych różnych służb: Inspekcja Transportu Drogowego, policja i straż miejska i może jeszcze inne służby, bo przecież wiemy, że ta wypadkowość, te zagrożenia związane z funkcjonowaniem, ze stanem dróg i ze stanem użytkowników dróg i ilością użytkowników dróg wiążą się z informacją, która płynie poprzez elektroniczne media, bo szybko można powiedzieć, że tu stoją policjanci, a tam nie stoją, tam jest fotoradar czynny, a tam nie jest czynny. Te fotoradary też są różnej jakości. Słyszałem i o tym, że jak jest goręcej, to one też gorzej działają, a jak są dobre warunki, to robią autentyczne zdjęcia i można karać odpowiednio. Więc pytanie jest takie: czy tutaj nie popadliśmy w taką jakąś sytuację, że tworzymy kolejną instytucję, a jest coraz bardziej niebezpiecznie na polskich drogach? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Beata Bublewicz, proszę bardzo.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa! Dobrze, że dzisiaj rozmawiamy dlatego, że wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego. Prawie wszyscy jesteśmy kierowcami. Tak naprawdę, cokolwiek byśmy tutaj nie mówili, wszystko i tak sprowadza się do jednego stwierdzenia: najważniejsze jest zdrowie i życie ludzi i najważniejsze jest, żeby w Polsce mieć cały czas na uwadze wizję do której dążymy, żeby było tak, jak wspomniał kolega Janusz Piechociński, że liczba kilku osób ofiar śmiertelnych w danym mieście jest już rzeczywiście przedmiotem wielkiej troski i zastanowienia, bo troska musi być zawsze, bo każde życie jest cenne. Ale w tej chwili, kiedy mówimy o 4 tys. ofiar i o tym, że przodujemy w statystyce europejskiej – 109 ofiar na 1000 tys. mieszkańców, to rzeczywiście jesteśmy jeszcze bardzo daleko, bardzo, bardzo długa droga przed nami.

Może pozwolą państwo, że nie będę się odnosiła do wszystkich stwierdzeń, które tutaj usłyszeliśmy, bo było też sporo takich bardzo populistycznych związanych z tym, co dzieje się na drogach – nie chciałabym ich komentować. Każdy z nas, jak tutaj siedzimy,

dysponuje swoją wiedzą i doświadczeniem i dokładnie wie, jak ma to ocenić osobiście. Natomiast chciałabym się skoncentrować na tym, co jest najważniejsze dla nas tutaj, czyli na dobrych rozwiązaniach, na tym, żebyśmy potrafili dalej tak, jak to ma miejsce dotychczas w Zespole do Spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Mam przyjemność współpracować z posłami ze wszystkich ugrupowań i powiem państwu z ogromną satysfakcją i dumą, że my naprawdę umiemy tam rozmawiać w sposób, który ma na celu doprowadzenie do tego, żeby dobre rozwiązania legislacyjne zwiększyły bezpieczeństwo na naszych drogach. Z tego jestem dumna i chcę podziękować moim kolegom i koleżankom i z PiS, i z SLD, i z PSL, ze wszystkich ugrupowań, z Ruchu Palikota, ze wszystkich ugrupowań, z Solidarnej Polski także.

Proszę państwa, to, co chcemy przedstawić, w najbliższym, co już zostało częściowo przedstawione Prezydium Klubu Platforma Obywatelska, co jest inicjatywą poselską, co chcielibyśmy zmienić, zmiany, które są jeszcze cały czas dyskutowane, są propozycjami. One już się klarują i to już jest, mam nadzieję, ostatnia prosta, dotyczą kwestii i problemów najważniejszych, które trzeba uregulować, żeby uczynić krok do przodu, żeby mniej ludzi ginęło na drodze. Przede wszystkim kwestia pieszych. Powiem tu w dużym skrócie. Pieszych zginęło w ubiegłym roku 1408 osób. W samej Warszawie 56 osób, z tego 51 zostało zabitych na pasach. Jakie są rozwiązania w innych krajach inne niż u nas? A takie, że pieszy jest uprzywilejowany już wtedy, kiedy zbliża się do przejścia dla pieszych. Oczywiście, musi się zatrzymać, ale nie jest, tak jak teraz w Polsce, że pieszy, który jest na pasach ma pierwszeństwo, a kiedy się do nich zbliża jeszcze tego pierwszeństwa nie ma. W związku z tym pozostawiamy jakby decyzyjności kierowcy, czy on ma się zatrzymać czy nie, kiedy widzi pieszego, który się zbliża do przejścia. I to jest kwestia jego kultury osobistej bądź jej braku. Nie może być to kwestia kultury osobistej, musi to być kwestia konkretnego zapisu i wtedy będziemy to mieli uporządkowane w odpowiedni sposób tak, jak na przykład jest to w Holandii.

Kolejna sprawa. Kwestia statystyk dotyczących wypadków spowodowanych złym stanem technicznym samochodów. To jest problem, z którym musimy się uporać dlatego, że jeżeli w Niemczech szacuje się, że wypadki drogowe spowodowane złym stanem technicznym pojazdów to jest nawet 15% do 20%, to w Polsce, myślę, moglibyśmy stwierdzić, że to jest od 20% być może do 30%. Jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę również szacunkową, ale jednak informację, że około 1500 tys. samochodów dziennie porusza się po polskich drogach z tych 16.000 tys. całej floty, która porusza się po naszych drogach dziennie, a 1500 tys. to jest ta liczba, która nie ma aktualnych badań technicznych, i weźmiemy jeszcze pod uwagę fakt, że mamy kolejny problem – nie należy się bać mówienia o problemach na tej Komisji, w tym miejscu i w ogóle, bo problemy są, takie jest życie, a my jesteśmy tu po to, żeby je rozwiązywać i w związku z tym trzeba sobie powiedzieć otwarcie – że mamy też problem z kwestią rzetelności przeprowadzanych badań kontrolnych i kontrolowania samych stacji kontroli pojazdów. I to, że w większości jest z tym problem i że trzeba to uporządkować bezwzględnie, to też wszyscy tu wiemy. W związku z tym też trzeba wprowadzić odpowiednie rozwiązania legislacyjne, które ten stan rzeczy uporządkują. Pierwszym krokiem, który chcemy tutaj wprowadzić w ramach pakietu zmian legislacyjnych – to pierwszy etap tych zmian i propozycji, będą jeszcze kolejne, bo jest bardzo dużo do zrobienia – to jest kwestia właśnie badań technicznych pojazdów. Naszą propozycją jest, aby każdy samochód miał naklejkę na przedniej szybie, która będzie jasno informowała kontrolującego pojazd, który zatrzymuje go na drodze, czy te samochód ma badanie, czy nie ma aktualnego badania.

Też jest kwestia archiwizacji badań przeprowadzonych w stacjach kontroli pojazdów poszczególnych podzespołów, najważniejszych podzespołów. Jeżeli są pytania, to chętnie odpowiem na ten temat, natomiast to też jest bardzo ważna kwestia, bo nie może być tak, że jeżeli chcemy mieć statystyki wiarygodne, ile procent wypadków jest spowodowanych złym stanem technicznym pojazdu, to musimy wiedzieć, musimy mieć możliwość sięgnięcia do źródła, gdzie ten samochód był kontrolowany, jak on został skontrolowany, jaki był wynik tej kontroli. Więc tu też trzeba pójść w kierunku usprawnienia kontroli stacji kontroli pojazdów i doprowadzenia do tego, żeby pojazdy poruszające się

po naszych drogach w jak największej liczbie były pojazdami w stanie niezagrażającym innym uczestnikom ruchu drogowego.

Mówiliśmy… była poruszana kwestia instrukcji oznakowania i sygnalizacji. To trzeba zrobić w drodze rozporządzenia. Myślę, że ministerstwo będzie nad tym pracowało, bo rzeczywiście ta instrukcja wymaga aktualizacji. Ona wymaga aktualizacji na bieżąco. Ale teraz też mamy z tym jeszcze inny problem, mianowicie taki, że zarządcy dróg pozostawiają oznakowanie po przeprowadzonych przebudowach i nie ponoszą odpowiedzialności, konsekwencji, żeby to oznakowanie likwidować. Co więcej, są też znaki, które są ustawione w sposób nieuzasadniony, co demoralizuje kierowców dlatego, że kierowca wtedy nie wierzy w to, że tam, gdzie widzi znak ograniczający prędkość na przykład, powinien się do niego zastosować dlatego, że widzi wielokroć, częstokroć, że te znaki są zastosowane w sposób nieodpowiedni.

Kolejna sprawa. Kwestia wysokości mandatów. One od 1998 r. nie są podwyższane. Badania Krajowej Rady i innych ośrodków mówią, że Polak kierowca, który przekracza granice naszego państwa przestrzega przepisów. Dlaczego? Dlatego, że między innymi boi się sankcji, która jest dotkliwa, nieuchronna i to jest rzeczywiście duża kwota – kilkaset euro. W Polsce sankcja związana właśnie z mandatem nie jest dotkliwa – jest 500 zł i wielokrotnie dyskutowałam na ten temat z osobami, które tutaj siedzą, i wszyscy państwo zgadzaliście się, że czas na to, by podnieść właśnie wysokość mandatów. Jeżeli wtedy w 1998 r. zgodnie z wyliczeniami GUS płaca narodowa brutto wynosiła 1161 zł, a teraz wynosi prawie 3400 zł, to powinniśmy podnieść trzykrotnie wysokość mandatu. Proponuję, żeby podnieść dwukrotnie. Te propozycja właśnie teraz są omawiane, ale podnieść trzeba dlatego, że ta dotkliwość musi być, także dla cudzoziemców, którzy poruszają się po naszych drogach.

Proszę państwa! Jeżeli chodzi o to, o czym dyskutujemy tutaj dzisiaj, to jest problem, jak państwo wszyscy wiecie, wieloaspektowy, bo to jest przede wszystkim zdrowie i życie ludzi. To jest 50 tys. osób rannych. To są ogromne koszty psychologiczne dla każdej ofiary wypadku, dla ich rodzin. O tym nie trzeba mówić. To jest oczywiste. Ale to są miliardy złotych, także miliardy złotych strat dla naszego budżetu i w związku z tym musimy zrobić wszystko razem tutaj, żeby ta sytuacja była inna, i żeby ją zmieniać. I nie należy się tutaj licytować, co kto komu powiedział i kiedy w poprzedniej kadencji, w tej kadencji, bo to do niczego nie prowadzi. Musimy wszyscy tutaj koncentrować się na tym, żeby znaleźć jak najlepsze rozwiązania, żeby tę sytuację zmieniać. Wszystkim, którzy potrafią w ten sposób spojrzeć na te problemy właśnie, na ten nasz wspólny ogromny problem, rzeczywiście mogę podziękować za to, co ze mną robili do tej pory. Ufam i wierzę, że moi koledzy, moje koleżanki z klubów opozycyjnych dalej będą w tak konstruktywny sposób z nami, ze mną współpracowali w Zespole, bo potrafimy i mamy w tym duży potencjał. W związku z tym jestem pewna, że bezpieczeństwo ruchu drogowego, fakt, że wszyscy jesteśmy kierowcami, prawie wszyscy, wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego, wszyscy chcemy, żeby nasze dzieci docierały bezpiecznie do szkoły, żeby prędkość nie zabijała, żeby ludzie przestrzegali przepisów w Polsce, a nie tylko za granicą, to to są problemy, które mamy rozwiązać my tutaj, w Sejmie. I jestem przekonana, że to zrobimy, bo wola jest duża, chęć współpracy także, w związku z tym nie możemy na tym spocząć. Mamy długą drogę przed sobą. I nawiązując na koniec do wypowiedzi o tych drogach właśnie – mój kolega się tutaj na ten temat wypowiadał – tak oczywistym jest, że kwestia jakości infrastruktury drogowej, kilometrów wybudowanych autostrad, dróg ekspresowych jest niezwykle ważna, ale mamy za sobą dziesiątki lat zaniechań, przed sobą dziesiątki lat budowy, odrabiania tych zaniechań. To jest dokładnie tak. I ktokolwiek będzie u władzy w tym kraju, będzie musiał zmagać się z tym problemem i budować, budować i jeszcze raz budować, choć zawsze środków będzie na to za mało. Ale dziesiątków lat nie da się nadrobić w kilka lat. To jest naprawdę ogromnie długa droga przed nami, ale zawsze należy pamiętać o jednym, że w triadzie, która jest niezwykle ważna i która decyduje o tym, czy ten wypadek jest czy nie, czyli człowiek-droga-pojazd, człowiek jest najważniejszy, bo to on decyduje, w jaki sposób ma się poruszać, czy bezpiecznie, czy niebezpiecznie, czy myśleć rozsądnie, racjonalnie za kierownicą czy nie. I w związku z tym wszystkie nasze działania, które teraz realizujemy, muszą być skoncentrowane na tym,

żeby to na co mamy wpływ bezpośredni i natychmiastowy, zostało zrealizowane. I dlatego, dziękując za dotychczasową współpracę, mam nadzieję na dalszą konstruktywną i owocną współpracę w ramach Zespołu, w ramach Komisji Infrastruktury, w ramach podkomisji zdrowia publicznego, bo to jest problem zdrowia publicznego. także z przyjemnością odpowiem na państwa pytania, jeżeli takie są. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze! Tu, podczas dzisiejszego posiedzenia, jak wszyscy słyszeliśmy, dyskusja na pewno była ożywiona i bardzo aktywna ze strony pań i panów posłów. Prosiłbym, żeby się ustosunkować do tych wypowiedzi. Tu też jest taka sugestia – przedstawiciel NIK wyszedł, więc nie zapytam przedstawiciela NIK – była taka sugestia ze strony pana przewodniczącego Adamczyka, żeby odpowiedź była na piśmie ze względu na to, że on nie może jej już usłyszeć, ponieważ jest na posiedzeniu innej Komisji. Proponuję, żeby państwo, bo te pytania były kierowane w dużym stopniu do różnych instytucji…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Do policji i do inspekcji, w związku z tym wydaje mi się, że po kilka minut…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak, proszę bardzo.

Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Marcin Flieger :

Pnie przewodniczący, szanowni państwo! Jeżeli chodzi o kwestię budowy systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, który tutaj był kilkakrotnie przywoływany, to warto się odnieść do kilku kwestii. Przede wszystkim, jeżeli chodzi o kwestię lokalizacji, która była tutaj przez kilku posłów podnoszona, i tego, gdzie urządzenia, które są zarządzane przez Inspekcję Transportu Drogowego są lokalizowane. Przede wszystkim chciałbym podkreślić, że bazujemy na obowiązujących przepisach, jeżeli chodzi o lokalizację tych urządzeń, ale co najważniejsze, kluczowym elementem, który decyduje, gdzie są ustawione te urządzenia, jest analiza stanu bezpieczeństwa. Typując miejsca pod 300 nowych urządzeń, które właśnie są instalowane, taka analiza została wykonana. Ona obejmowała zarówno stan przed zainstalowaniem urządzenia, jak i ostatnie trzy lata funkcjonowania systemów w tym właśnie miejsc, ponieważ wykorzystywaliśmy tę infrastrukturę częściowo, która została przejęta od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i policji. Ta analiza pozwoliła nam wyznaczyć, wytypować te miejsca, które w chwili obecnej są wyposażane w urządzenia służące do kontroli prędkości.

Ponadto jeżeli chodzi o lokalizowanie tych miejsc, te lokalizacje były też uzgadniane z komendami wojewódzkimi policji tak, aby właśnie wybrać konkretnie te lokalizacje, te miejsca, które wymagają permanentnego, stałego nadzoru nad prędkością, a jednocześnie z różnych powodów, czy to infrastrukturalnych czy związanych z konstrukcją drogi patrole policji nie mogą tam wykonywać swoich zadań w postaci stacjonarnych posterunków kontroli prędkości. Co więcej, wszystkie te urządzenia, które są w tej chwili instalowane, są urządzeniami, które nie są w żaden sposób tożsame z pułapkami. Przede wszystkim one są oznakowane w odpowiedni sposób, czyli są oznakowane w żółtym kolorze, czyli są widoczne z daleka i, co więcej, te miejsca, które są objęte automatycznym nadzorem nad prędkością, oznakowane są także za pomocą znaków drogowych. Czyli kierujący, poruszając się po drodze, już nie jest zaskakiwany tym, że ten fotoradar jest nagle ni stąd ni zowąd zainstalowany – jest odpowiednia informacja za pomocą znaku drogowego i to, co jest nowością, czyli oznakowanie kolorem żółtym tych urządzeń powoduje, że one są widoczne z daleka. To jasno wskazuje wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, że zbliżają się do miejsca, które jest miejscem niebezpiecznym. Z całą mocą chcę powtórzyć to, że te miejsca zostały wytypowane na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa. To jest kluczowe, jeżeli chodzi o nowe podejście do tworzenia, do budowy systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące założeń funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, to kwestie dotyczące wysyłania dokumentacji i zdjęć,

o co tutaj pan poseł się pytał. Na etapie tworzenia założeń przyjęto właśnie takie podejście, że nie są wysyłane zdjęcia do użytkowników dróg, do właścicieli pojazdu, natomiast dokumentacja, która jest tam właśnie przekazywana, zawiera wszelkie pełne dane pozwalające na zidentyfikowanie zarówno miejsca, czasu, marki pojazdu, numeru rejestracyjnego, popełnionego wykroczenia, czyli to, co znalazłoby się na zdjęciu, jest tylko odzwierciedleniem tych informacji, które i tak są w tej dokumentacji. Natomiast co jest istotne? Nowym podejściem jest to, że znaczna część tych urządzeń jest ustawiona na tryb rejestracji także od tyłu, co ma pozwolić także na rejestrację naruszeń popełnianych przez motocyklistów, a ten temat przekraczania dopuszczalnej prędkości przez motocyklistów także niejednokrotnie pojawiał się i w pytaniach posłów i w postulatach społeczności lokalnych związanych także z instalowaniem nowych urządzeń. Czyli takie przyjęliśmy założenie i nie jest to założenie, które jest odosobnione, jeżeli chodzi o inne państwa, ponieważ podobne systemy, podobne zasady funkcjonowania i przekazywania informacji bez zdjęć funkcjonują także w innych państwach.

Tak, że odnosząc się do kwestii współdziałania pomiędzy służbami kontrolnymi, jeżeli chodzi o nadzór nad prędkością, to warto podkreślić, iż działania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym stanowią z jednej strony uzupełnienie tego, co robi policja, i co jest istotne, co powiedziałem już wcześniej, lokalizacje są uzgadniane z jednostkami policji, ale także praca urządzeń mobilnych, ponieważ system składać się będzie nie tylko ze stacjonarnych urządzeń rejestrujących, ale także z urządzeń mobilnych, założenia, gdzie te urządzenia będą funkcjonowały, harmonogram ich pracy także jest ustalany z lokalnymi jednostkami policji tak, aby właśnie te siły były jak najbardziej optymalnie wykorzystywane. Tak, że tutaj nie można mówić o konkurencji czy umniejszaniu roli, którejkolwiek ze służb kontrolnych, natomiast myślę, że można – koledzy z policji to też potwierdzą – można mówić o jak najgłębszym współdziałaniu i chęci osiągnięcia tego efektu synergii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Dyrektor BRD KGP insp. Marek Fidos:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo! Może tak na początek posłowi Piechocińskiemu wyjaśnię, że nie ma najwyższego kierownictwa, a więc komendanta głównego, a pierwszy zastępca, który nadzoruje całą służbę prewencyjną – jest służbowo za granicą, natomiast nieskromnie powiem, że reprezentuję policję ruchu drogowego, jestem dyrektorem Biura Ruchu Drogowego …

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Nie, wiem, panie komendancie! Tylko proszę, chciałbym doczekać czasu, że jak będzie debata plenarna, to raz na dziesięć lat szef albo wiceszef Komisji, minister albo wiceminister, szef ministerstwa edukacji i tak dalej będą siedzieli w jednym miejscu i pokażą, że naprawdę w tej sprawie nie tylko politycy potrafią mówić ludzkim językiem i koordynować działania, ale też wszystkie służby pokazują symbolikę, bo to jest nam dzisiaj bardzo też potrzebne w tym wymiarze. I nie wypominam, tylko po prostu sygnalizuję istotę. Myślę, że parę razy już się spotykamy. Nie kwestionuje ani państwa pełnomocnictw, a już broń Boże, kompetencji, bo podziwiam, analizuję i widzę, ile robicie dobrego i w tej sferze edukacyjnej i bardzo wysoko sobie to cenię. Zawsze na każdym tego typu posiedzeniu mówię o tym, jak wzrosła kultura pracy policji drogowej. Tak, tak, jeszcze raz, uwaga, widać, że kontrolowany, który nie ma przepustki, którą błyszczy, nie wyciąga legitymacji sejmowej, bo w ten sposób weryfikuje jakość waszych kadr i one są z roku na rok coraz lepsze. Tylko tyle.

Dyrektor BRD KGP insp. Marek Fidos:

Tak, i tylko chcę zapewnić, szanowni państwo, że poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach od paru dobrych lat to jest naprawdę priorytet nie tylko policji. Nawet w tym roku, kiedy przez prawie dwa miesiące, półtora policjanci ruchu drogowego, około 1 tys. tych policjantów, którzy byli zaangażowani w zabezpieczenie EURO 2012, to powiem

wprost, że aktywność, efektywność pracy policjantów za 8 miesięcy – ostatnio mieliśmy odprawę i jak gdyby rozliczaliśmy się z wyników pracy – ona jest wyższa.

Tak wspomnę jeszcze te rok 2011, bo mówiliśmy, że jest nieco gorzej. Natomiast chciałbym przypomnieć, że jeszcze parę lat temu mieliśmy 6,5 tys. zabitych. Tutaj wszyscy podkreślamy, że przed nami naprawdę bardzo wiele do zrobienia, ale te symptomy poprawy powolne, bo powolne, ale są. I tutaj na przykładzie tego 2011 r. najgorszy w historii, jak analizowaliśmy ostatnich dwadzieścia kilka lat, był grudzień. Przypomnę państwu, że w grudniu 2011 r. w zasadzie nie było zimy. To była taka jesień. Nie było śniegu i nie chcę zwalać absolutnie na pogodę, żebyście tak tego nie odebrali, ale mieliśmy w tym miesiącu 250 zabitych pieszych. Takiego rekordu jeszcze nie było. Oczywiście obiektywnie patrząc, o 15.30 robi nam się ciemno i to też ma istotny wpływ. W tym kontekście tego grudnia bardzo chciałbym państwu zwrócić uwagę, bo dzisiaj pani poseł Bublewicz wyraźnie podkreśliła: ochrona niechronionych uczestników ruchu drogowego, a wręcz mówi wprost, zwłaszcza pieszych. Te dane, które były, ponad 1,4 tys., a jeszcze niedawno 2 tys. w Europie w ostatniej dekadzie, państwo i my takie informacje słyszeliśmy, i ponad 18 tys. zabitych w Polsce. Wyprzedzamy w tej niechlubnej statystyce wszystkie kraje już w tej chwili. W najbliższych latach w mojej ocenie jako szefa, powiedzmy, policji drogowej ochrona pieszych i działania podejmowane w lepszym przestrzeganiu, nie egzekwowaniu, ale przestrzeganiu przepisów w zakresie ograniczeń prędkości doprowadzą do radykalnej poprawy. My na drogach powiatowych i wojewódzkich tam, gdzie jest najwięcej potrąceń śmiertelnych pieszych, musimy znaleźć środki na wymuszenie, nie tylko ograniczenie znakiem prędkości czy postawieniem fotoradaru, bo tych fotoradarów musielibyśmy postawić kilkanaście tysięcy, ale tak jest na Zachodzie, że technicznie wymusza się na kierowcach, że on nie pojedzie z prędkością 100 km na godzinę i w tej miejscowości nie będzie wyprzedzał, bo są takie techniczne rozwiązania, które mu to uniemożliwią. I takie miejscowości już są w Polsce. I tam wypadków drogowych nie ma. To są plany na najbliższe lata, bo jak powiedziałem, na to są potrzebne środki, ale to bezpieczeństwo kosztuje. Musimy naprawdę o to zadbać, bo w tej chwili skupialiśmy się cały czas na tym, co zrobić, jak tu właśnie karać tych, którzy jeżdżą najszybciej. Mandaty nie zagwarantują nam tej poprawy w ruchu drogowym.

Od razu może na gorąco, bo o tych postulatach, o których również pani poseł Bublewicz mówiła. My, oczywiście widzimy tę potrzebę zwiększenia mandatów karnych, bo to od kilkunastu lat się nie zmieniło, ale ja państwa zachęcam do poparcia, bo, niestety, policja nie ma takiego narzędzia, a tego byśmy sobie życzyli – mówię w kontekście poprawy w ruchu drogowym – możliwości zatrzymywania, ale obligatoryjnie na drodze prawa jazdy w stosunku do kierowców, ale tylko tych, którzy naprawdę rażąco przekraczają prędkości, czy w terenie zabudowanym czy niezabudowanym. Ja nawet taki projekt zmian mam. Przedstawię go w piątek ministrowi Deskurowi dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, bo w mojej ocenie to narzędzie może być skuteczne. Chodzi o to, jak … To jest czasowe zatrzymanie prawa jazdy. Ale to tym, powiedzmy, mówiąc wprost, cwaniakom, wariatom, kombinatorom da jakiś czas, żeby się zastanowić, czy warto drugi raz się na to decydować. Większość z nich, niestety, pracuje – wykonuje zawód kierowcy, bo to dotyczy firm kurierskich, również i kierowców samochodów ciężarowych. To byłoby narzędzie, które w mojej ocenie na pewno do tego by się przyczyniło. To nie jest *novum*, bo w wielu krajach Europy te prawo jazdy jest zatrzymywane po przekroczeniu nawet o 30 km na godzinę w obszarze zabudowanym. To jest oczywiście sankcja bardzo dotkliwa i mam świadomość, że spotkamy się z oporem. Prawda? Jak to? Nagle ktoś traci na dwa czy trzy miesiące, bo takie są nasze założenia, prawo jazdy i może zostać bez pracy, bo pracodawca powie: słuchaj, niestety. Ale warto się nad tym naprawdę zastanowić. Moja prośba, abyście państwo nas w tym wspierali, bo to też będzie element, który może przyczynić się do poprawy.

Jeżeli chodzi o wypadki z rowerzystami, rzeczywiście nastąpił ten wzrost około dziesięcioprocentowy, tak, powiedzmy około dziesięcioprocentowy. Rzeczywiście w mojej ocenie były błędy w zmianie tej ustawy i wielu zapisach, powiem, nie zgadzaliśmy się. Ja nawet osobiście argumentami przekonywałem, że to będzie błąd, bo nie tylko jazda obok rowerzystów dwóch parami, ale na przykład w mojej ocenie bardzo rażący błąd danie

bezwzględnego pierwszeństwa rowerzystom na przejeździe dla rowerów wtedy, kiedy dochodzi do sytuacji kolizyjnych. Moje argumenty, że pieszy nie może bezpośrednio wejść na przejście wyznaczone dla pieszych nagle czy pojazd uprzywilejowany – nie wszyscy wiedzą, ale pojazd uprzywilejowany nie ma pierwszeństwa, inni kierowcy mają obowiązek mu ułatwić przejazd – niestety nie spotkały się ze zrozumieniem osób, które miały wpływ na te zmiany legislacyjne. Także tutaj w kontekście paru artykułów na pewno należy podjąć prace legislacyjne, aby tę sytuację zmienić.

Jeśli chodzi o stan techniczny, oczywiście, to już też dzisiaj było mówione, te trzy czynniki decydujące to jest ważna sprawa, natomiast powiem tak: w ocenie policji nie najważniejsza. Jest bardzo wiele do zrobienia, ale chciałbym tu podkreślić, bo panowie pytaliście, w ostatnich latach bardzo wiele postępowań policja prowadziła i to operacyjnych, i później karnych w stosunku i do diagnostów i stacji diagnostycznych. Prawda jest taka, że jeszcze kilka lat temu rzeczywiście, nie wiem, jak to procentowo, ale to różnie ocenialiśmy, że nawet 20% samochodów nie było na stacji diagnostycznej, tylko ktoś przyjeżdżał z dowodem rejestracyjnym i te badania były przedłużane. To się zmienia. Naprawdę jest wiele do zrobienia, ale ta sytuacja na lepsze oczywiście się zmienia. W tym zakresie na pewno jest wiele do zrobienia. Tutaj te dane oczywiście one nie odzwierciedlają – osiemdziesiąt parę procent, nie procent tylko w liczbie bezwzględnej wypadków drogowych, to są sytuacje, kiedy bezpośrednio ekspert czy biegły wskazał, że stan techniczny jakiegoś elementu miał wpływ na zaistnienie wypadku drogowego. Natomiast w sytuacjach, kiedy stan techniczny pośrednio przyczynia się do zaistnienia wypadku drogowego, gdzie są koleiny, gdzie jest na przykład śliska nawierzchnia, dochodzi do utraty przyczepności samochodu czy innych, na pewno takich wypadków, myślę, że jest w granicach, nawet może być, kilkuset czy kilku tysięcy. Taka sytuacja jest, natomiast nie mówiłbym tu o 20-30%, bo uważam, że to jest zbytnio zawyżona liczba.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Nie, 5-7% w europejskiej przestrzeni.

Dyrektor BRD KGP insp. Marek Fidos:

Tak, bo pani poseł mówiła o takiej skali, że ten stan techniczny w Niemczech. Pani mówiła o 15%, natomiast sugerowała pani, że w Polsce to może być 20-30%.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Ale przepraszam, że wejdę w słowo. Proszę zauważyć, o ile starszą mamy flotę samochodów względem Niemiec. To nie są niezasadne przypuszczenia. Będę tutaj się upierała.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Trzeba tutaj popracować nad metodologią oceny przyczyn wypadków.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Jeżeli średni wiek samochodów w Polsce to jest 15 lat, to nie trzeba sobie wyobrażać, jakie problemy i z jakimi podzespołami może mieć ten samochód.

Dyrektor BRD KGP insp. Marek Fidos:

Myślę, że to jest temat na odrębną dyskusję. Myśmy na pewno mogli tutaj argumentami … Żeby mi nie uciekło, szanowni państwo, tutaj w zakresie poprawy niechronionych uczestników ruchu drogowego, chciałbym państwu zwrócić uwagę, że również …

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale jeżeli mogę ... Zwyczajem jednak na tej Komisji jest, że mówi jedna osoba i o to bym prosił.

Dyrektor BRD KGP insp. Marek Fidos:

Jeżeli mogę dokończyć, że również od półtora roku, ale – to też jeszcze może do społeczeństwa jakoś tak medialnie za mało dotarło – reagujemy również bardziej na złe nawyki, złe zachowania również pieszych uczestników ruchu drogowego. Nie ukrywam tego, że jak dwa lata temu zrobiliśmy analizę, jak się rozkłada reakcja policjantów, to 98% było na kierowców – łatwiej jest ukarać, prawda, kierowcę niż starszą osobę, bo jest z tym problem – natomiast nie chodzi o mandaty. My od półtora roku – konsekwentnie

to wzrasta – obligujemy policjantów do reakcji na naprawdę niebezpieczne, niewłaściwe zachowania, a więc przechodzenie na czerwonym świetle, czy chodzenie niewłaściwą stroną drogi po zmierzchu. Powiem tak: nie może być tak, że policjant czy radiowóz przejeżdża i nie widzi tego typu złych zachowań, bo w tej grupie zwłaszcza starszych osób powyżej 50. roku życia tych wypadków oczywiście śmiertelnych notujemy najwięcej.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Powyżej 65. roku życia, bo już bym był też człowiekiem starszym.

Dyrektor BRD KGP insp. Marek Fidos:

Dobrze, niech tak będzie. Czas biegnie. Natomiast jeżeli chodzi o pytanie pana posła Matuszewskiego o limity mandatów karnych, absolutnie tutaj chcę jasno podkreślić, że nie ma takiej polityki (to, co kiedyś pisano). Natomiast chcę zwrócić uwagę – i osobiście tego również pilnuję – że każdy policjant, który wyjeżdża do służby na te kilka godzin, ma pracować. To nie może być tak, że przejeżdżą radiowozem tę służbę i nie ma reakcji na poważne wykroczenia w ruchu drogowym. Ja nie oczekuję mandatów ze służby, ja po prostu po jego notatniku służbowym widzę, czy on pracował. On ma reagować nie tylko na wykroczenia w ruchu drogowym, na niewłaściwe oznakowanie drogi, bo z tym też jest problem. Dzisiaj o tym nie mówiliśmy, ale akurat na swojej naradzie służbowej o tym mówiłem, o absurdach drogowych. W tym zakresie jest bardzo wiele do zrobienia, jeżeli chodzi o oznakowanie dróg. I tutaj podkreślam, żaden policjant nie jest rozliczany ze służby z mandatów karnych, on jest rozliczany jak gdyby z aktywności w służbie. Natomiast ja to podkreślam, że nie marnujmy czasu na często jakieś błahe wykroczenia, może nie błahe, na formalne przekroczenia prędkości, bo policjantów ruchu drogowego w mojej ocenie jest trochę za mało. Dzisiaj mamy około 8,5% wolnego stanu policji. Na Zachodzie jest taki standard tych 10% i dlatego musimy tą mniejszą ilością jak gdyby tam podejmować interwencje, gdzie rzeczywiście ludzie stwarzają realne zagrożenie, a więc nie tylko przekroczenie prędkości, ale ten kierowca wyprzedza na przejściu dla pieszych, wyprzedza przed łukiem, przed wzniesieniem. To są tak niebezpieczne sytuacje, gdzie później skutki tych zdarzeń drogowych są bardzo ciężkie. Przy tych dużych prędkościach, jak sami państwo widzicie, słyszycie, to jest nieraz kilka ofiar śmiertelnych. I my tak zadaniujemy policjantów od dłuższego czasu, żeby rzeczywiście reagowali, mówiąc wprost ogólnie, na piratów drogowych.

Jeśli chodzi tutaj… Pan Rzońca niepokoi się, że słabnie rola policji w zakresie poprawy. Powiem szczerze tak: nie martwię się tym, że w tym zakresie działa również Inspekcja Transportu Drogowego i straże miejskie. Tej pracy nie zabraknie. I teraz, jeżeli spojrzymy, jeżeli zależy nam na tym, a myślę, że wszystkim – po to tu spotkaliśmy się – co zrobić, żeby było bezpieczniej, to proszę państwa, tych radarowych mierników prędkości nie zabraknie, bo mamy ich w policji około 2 tys. a teraz kupujemy ponad 400 laserowych. To będą nowoczesne radarowe mierniki prędkości. Mam nadzieję, że nie będzie takiej sytuacji, jak to kiedyś, że gdzieś tam policjant zza krzaków, zza przystanku wyskakiwał, bo one działały na 200-300 metrów i rodziło to również zagrożenie. I to też będzie narzędzie naprawdę bardzo pomocne, ale chodzi mi tak, jak powiedziałem, o tych, którzy jeżdżą najbardziej niebezpiecznie. Też dokupujemy w tym roku nieoznakowane samochody. Nie jest to jakaś liczba olbrzymia, bo 75, bo tabor się jakby też eksploatuje, ale zadanie to podstawowe w poprawie, jeżeli chodzi o egzekucję i nadzór, ono na pewno na pierwszym miejscu będzie w zadaniach policji ruchu drogowego, a tylko możemy doskonalić, bo Inspekcja system rozbudowuje, doskonalić współpracę. Te sytuacje, że gdzieś tam, państwo mówiliście, że policjant nie wie, co robi, powiedzmy, funkcjonariusz czy pracownik GITD, to są jakieś ekstremalne. Ta współpraca na poziomie komend wojewódzkich – tutaj pan dyrektor też o tym mówił – ona ma miejsce i jeżeli chodzi o fotoradary, czy o wspólną dynamiczną służbę, to uzgodnienia w tym zakresie zawsze są robione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo i dziękuję wszystkim państwu za wypowiedzi i za dyskusję. Naszym obowiązkiem jest zaopiniowanie dokumentu przedstawionego przez Prezesa Rady Ministrów dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych

w tym zakresie w 2011 r. oraz rekomendacja na rok 2012. Proponuję, aby ta rekomendacja dotycząca tego dokumentu była pozytywna. Czy są inne głosy? Nie ma.

Dziękuję bardzo.

Proponuję także, żeby sprawozdawcą tego dokumentu zawartego w druku nr 679 był pan poseł Stanisław Żmijan już tradycyjnie zresztą. Nie ma sprzeciwu.

Też bardzo dziękuję. Panu ministrowi i wszystkim państwu również bardzo dziękuję za udział w dyskusji za debatę, pani przewodniczącej. I bardzo dziękuję …

Poseł Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, tylko jedno słowo, bo bym poprosił panią Bublewicz, żeby poprosiła tutaj Kancelarię Sejmu, bo na stronie Parlamentarnego Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie ma nikogo z Prawa i Sprawiedliwości. Jest 16 członków, jeden od Palikota, jeden niezależny, a reszta z Platformy.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

To jest jakieś nieporozumienie, bo dwóch członków Prawa i Sprawiedliwości współpracuje ze mną od dawna. Zapewniali, że już dawno się zapisali. Zweryfikuję to. Dobrze, dziękuję bardzo. I zapraszam ciebie także.